Marian

Die Preußische Marine.

Ihre

Betheiligung am deutsch-dänischen Kriege,

ihre

Bedeutung und Zukunft.

Von einem Fachmann.

Berlin, 1864.

Druck und Verlag von E. S. Mittler und Sohn.

(Kochstraße 69.)

Als vor sechszehn Jahren, bei Beginn des ersten Schleswig-Holsteinischen Krieges, das kleine Dänemark mit wenigen alten Segelschiffen und Raddampfern die gesammten deutschen Küsten blockirte, unsere Schiffe aufbrachte und unsern Handel lähmte, ertönte durch das ganze Deutschland ein Schrei der Entrüstung über unsere Wehrlosigkeit zur See, und das Volk forderte energisch die Schöpfung einer Flotte. Der so kräftig ausgesprochene Wille fand Ausdruck in dem Ankauf einer Zahl von Räderdampfern, ihrer Armirung und Bemannung und in dem Bau einer Reihe von Ruderkanonenbooten zum Schutze der unbewehrten Küsten. Mit allgemeinem Enthusiasmus und mit großer Opferwilligkeit betheiligten sich das Binnenland und alle Schichten der Bevölkerung an der Aufbringung der Kosten, und das damit geschaffene Material erhielt den stolzen Namen der „deutschen Flotte."

Es liegt nicht in unserer Absicht, die Geschichte der deutschen Flotte zu verfolgen, ihr kümmerliches Dasein und das traurige Ende der schönen Errungenschaft zu beschreiben, obwohl wir auszusprechen haben, daß jene Schöpfung unter ihren damaligen politischen Formen gleich vom Beginn den Keim ihrer Auflösung in sich trug und tragen mußte, sondern wir haben die Art und Weise ihres Entstehens nur berührt, um auf ein großes geschichtliches Moment unseres Vaterlandes hinzuweisen, das seine ganze Zukunft auf das eingreifendste berührt.

Nur wenige Jahrhunderte sind verflossen, seitdem der mächtige Bund der Hansa die Meere beherrschte, die deutsche Flagge in ferne Länder trug und dem deutschen Namen zur See Achtung erkämpfte. Nicht allein die Küsten, sondern die großen Städte tief im Innern

des Landes betheiligten sich an der Hansa, trugen zu ihrem Ruhme bei, und das deutsche Volk bewies durch seine Thaten, daß es ein Seevolk sei und seinen Theil an der Herrschaft des Meeres zu erringen wisse.

Der Ruhm der Hansa ist verblaßt; die Existenz des alten Bundes und seiner Thaten lebt nur noch in der Geschichte. Die wichtigen Wandelungen, welche in den letzten drei Jahrhunderten unser Vaterland und unser Volk erfahren, haben die Erinnerung an jene stolze Zeit sehr abgeschwächt, aber sie haben nicht vermocht das Bewußtsein auszulöschen, daß uns Antheil an der Herrschaft des Meeres gebührt, und daß wir von Vätern stammen, welche einst kühn und muthig auf den Wogen zu kämpfen und zu siegen verstanden.

Als 1848 die Dänen unsere Küsten blockirten, mochten wohl die Küstenbewohner durch materielle Verluste auf die Nothwendigkeit einer Flotte hingewiesen werden; der Einfluß des stockenden Seehandels erstreckte sich jedoch keineswegs weit nach dem Innern, und die große Masse des Volkes wurde jedenfalls zu unbedeutend davon berührt, um die Schöpfung einer Flotte so energisch zu verlangen, über deren Wesen es nur höchst unklare Vorstellungen haben konnte. Die Blockade gefährdete nicht die höchsten Güter der Nation. Sie bedrohte weder unsere Ehre noch unsere Existenz, und wenn trotzdem der Gedanke an die Schaffung einer Flotte alle Gemüther enthusiasmirte und den Armen bewog, sein mühsam erworbenes Scherflein dafür beizusteuern, so liefert dies den Beweis für das im deutschen Volke schlummernde Bewußtsein, daß ihm eine Geltung zur See gebührt und daß es den Willen und die Kraft in sich fühlt, diese Geltung zu bethätigen. Die deutsche Flotte ist wieder verschwunden, weil die Form in der sie erstand, eine falsche war, aber das Gefühl der Nothwendigkeit einer Marine, die die gemeinsamen Interessen des deutschen Vaterlandes vertritt und uns Macht zur See verschafft, ist nicht nur geblieben, sondern hat allmälig immer mehr an Kraft und Lebendigkeit gewonnen. Mit dem immer stärker werdenden Gefühl der deutschen Zusammengehörigkeit ist es gewachsen, der beendete Krieg hat es von neuem befestigt, und es ist unmöglich, daß es wieder verlösche. Das immer

reger sich zeigende Interesse für die preußische Marine und für maritime Verhältnisse überhaupt, der mächtige Aufschwung unseres Seehandels, die große und allgemeine Theilnahme, welche die Leistungen der kleinen Flotte im ganzen deutschen Vaterlande gefunden, sind eben so viele Beweise dafür, daß das Volk jetzt sein Augenmerk wieder auf jenes Element richtet, auf dem seine Vorfahren heroische Thaten verrichteten und daß es den festen Willen hat, wieder in deren Fußtapfen zu treten.

Trotz dieses inneren Dranges schwankt man seit Jahren, wie er zum thatsächlichen Ausdrucke gelangen soll. Man schwärmt von einer deutschen Flotte und einer deutschen Flagge, und vergißt über diesen idealistischen Träumen die Wirklichkeit. Bei der jetzigen politischen Verfassung Deutschlands ist eine deutsche Flotte, wie sie sich von jenen Idealisten gedacht wird, ein Unding. Nichts erfordert gebieterischer eine absolute Einheit des Willens und der Führung, als eine Flotte, und ohne einen deutschen Kaiser oder eine souveraine Centralgewalt ist ein solches Institut, wenn es nicht ein bloßes Schaugepränge, sondern von Nutzen für das Land sein soll, nicht denkbar. Da aber weder der eine noch der andere Fall sobald eintreten wird, so steige man doch einmal aus dem Reich der Träumereien und unfruchtbaren Reflexionen in das Reich der Wirklichkeit hinab und nehme die Sachen wie sie sind.

Preußen, welches im letzten Kriege wieder glänzend bethätigt hat, daß es „das Schwert Deutschlands" zu heißen verdient, hat seit dem ersten dänischen Kriege sich allein in dieser Beziehung auf realem Boden bewegt. Es hat trotz aller Schwierigkeiten, welche ihm finanzielle und andere Verhältnisse in den Weg legten, langsam und sicher eine Marine geschaffen. Weshalb sträuben sich die übrigen deutschen Staaten, namentlich aber die an der Küste gelegenen, in ihren maritimen Bestrebungen sich an diese Macht anzulehnen und sich mit ihr zu vereinen?

Preußen ist der natürliche Hort Norddeutschlands; ist es also nicht auch das natürlichste für die Küstenstaaten, den Schutz ihrer Seegrenzen und ihres Handels diesem Staate rückhaltlos anzuvertrauen? Hätten politische Engherzigkeit und Particularismus dies vor fünf

Jahren anerkennen wollen, so wäre der dänische Krieg ohne die schweren Verluste an ihnen vorübergegangen, die Blockade und Wegnahme ihrer Schiffe den Küstenstaaten zugefügt haben. Die preußische Marine wäre dann um mindestens 10 größere Schiffe stärker gewesen, und mit dieser Verstärkung würde nicht nur die Blockade abgewehrt, sondern auch die dänische Flotte geschlagen und der ganze Krieg in wenigen Wochen zu Gunsten der Deutschen entschieden sein.

Schon in ihrer jetzigen Schwäche hat die preußische Marine, wenn auch hauptsächlich nur indirect, dazu beigetragen, die Dauer des Krieges abzukürzen und seinen Erfolg zu sichern. Sie hat dadurch gezeigt, daß die auf ihre Herstellung verwendeten Millionen keineswegs weggeworfen wurden, sondern daß in ihr eine Macht geschaffen ist, die trotz ihrer scheinbaren Geringfügigkeit dem gemeinsamen Vaterlande wesentliche Dienste geleistet hat, und die es deshalb verdient, daß die allgemeine Aufmerksamkeit und das Interesse sich ihr in erhöhtem Grade zuwenden.

Indem wir im Nachstehenden versuchen wollen, eine präcise Darstellung der directen Theilnahme unserer jungen Marine an den verflossenen Kriegsereignissen zu geben, werden wir daran zugleich einige Betrachtungen knüpfen, deren Zweck es ist dem größeren und, maritimen Verhältnissen fern stehenden Publikum eine faßliche und richtige Anschauung von der großen Bedeutung und der erforderlichen Zukunft einer Flotte zu geben, deren Nothwendigkeit jetzt allgemein anerkannt wird und mit der die späteren Geschicke Deutschlands auf das engste verflochten sind.

Als der Ausbruch des Krieges zu Anfang dieses Jahres drohte, bestand die preußische Marine aus folgenden Schiffen:

						Geschütze.
a. Dampfschiffe.	1.	Schraubencorvette	Arcona	28	Kanonen	28
	2.	=	Gazelle	28	=	28
	3.	=	Vineta	28	=	28
	4.	=	Nymphe	13	=	13
	5.	Raddampfer	Pr. Adler	4	=	4
					Latus	101

				Geschütze.
			Transport	101
	6. Raddampfer Loreley		2 Kanonen	2
	7. 6 Schraubenkanonenboote	à	3 =	18
	8. 15 =	à	2 =	30
	9. Schrauben-Aviso Grille			
b. Segelschiffe.	1. Segelfregatte Gefion		48 =	48
	2. = Thetis		38 =	38
	3. = Niobe		26 =	26
	4. Brigg Musquito		10 =	10
	5. = Rover		10 =	10
	6. = Hela		8 =	8
c. Ruderflotille.	40 Ruderkanonenboote	à	2 =	80
	Summa 74 Kriegsfahrzeuge mit			371

So ansehnlich diese Zahl erscheint, wurde sie für den wirklichen Kampf doch bedeutend reducirt und schmolz zu einer weit geringeren Macht zusammen.

Bei dem jetzigen Standpunkte der Seekriegführung mußte von vornherein von der activen Theilnahme der Segelschiffe am Kampfe gänzlich abgesehen werden, da sie gegen die feindlichen Schraubenschiffe ganz nutzlos waren. Eine Segelfregatte von 48 Kanonen, wie die Gefion, ist in vielen Fällen einem vom Winde unabhängigen Dampfkanonenboote nicht gewachsen, und es wäre daher sehr unweise gehandelt worden, mit großen Kosten diese Schiffe in Dienst zu stellen, ohne daß man sich den geringsten Nutzen davon versprechen konnte. Die Niobe, der Rover und Musquito sind übrigens nur Uebungsschiffe für Cadetten und Schiffsjungen, demgemäß mit kleinen Kalibern ausgerüstet und gar nicht für den Ernstkampf berechnet.

Ebenso konnte von den Ruderkanonenbooten nur eine höchst bedingte Wirksamkeit erwartet werden. Sie wurden vor 16 Jahren zum Schutze der Küsten gebaut, aber ihre Construction erlaubt ihnen kein Gefecht auf offener See, sondern beschränkt ihre eventuelle Thätigkeit auf die Binnengewässer.

Es blieben mithin als wirkliche Streitkräfte gegen die dänische Flotte nur die Dampfschiffe. Von diesen befand sich jedoch die Gazelle

in Japan, der Preußische Adler und zwei große Kanonenboote in der Levante, und die Vineta war noch nicht fertig, trotz der angestrengtesten Thätigkeit, die man während der letzten Monate auf ihre Vollendung verwandt hatte. Auf die Rückkunft der Gazelle, welche mit der zur Benachrichtigung nöthigen Zeit mindestens 6 Monate bedurft hätte, war nicht zu rechnen. Ebenso verbot die rasche Entwickelung der kriegerischen Verhältnisse die Heranziehung des kleinen Mittelmeergeschwaders, um es auf dem Wege nach der Ostsee nicht in die Hände der Dänen fallen zu lassen, und die vollständige See- und Kriegsbereitschaft der Vineta ließ sich vor Ende März nicht herstellen.

Die gefechtsfähige preußische Seemacht beschränkte sich daher beim Ausbruche des Krieges in den letzten Tagen des Januar auf folgende Schiffe:

Arcona	28 Geschütze.
Nymphe	13 „
Loreley	2 „
4 große Kanonenboote	12 „
15 kleine „	30 „
Summa 22 Fahrzeuge mit	85 Geschützen.

Dieser kleinen Zahl konnten die Dänen folgende Streitkräfte entgegenstellen:

Schraubenlinienschiff	Skjold	64 Kanonen.
Schraubenfregatte	Jylland	44 „
„	Själland	42 „
„	Niels Juel	44 „
„	Tordenskjold	34 „
Schraubencorvette	Dagmar	16 „
„	Heimdal	16 „
„	Thor	12 „
Panzerschooner	Esbern Snare	3 „
„	Absalon	3 „
7 Dampfkanonenboote à 3 G.		21 „
	Latus	299 Kanonen.

	Transport	299 Kanonen.
4 Raddampfer		
Holger Danske		6 =
Geyser		6 =
Hecla		4 =
Schleswig		6 =
1 Kuppelschiff Rolf Krake		4 =
	Summa 22 Fahrzeuge mit	325 Geschützen.

Während mithin die Zahl der gegenüberstehenden Schiffe gleich war, überstieg die Zahl der dänischen Geschütze die der preußischen fast um das vierfache. Es war dies ein Mißverhältniß, welches nothwendiger Weise die Preußen auf die Defensive beschränken mußte und ihnen lediglich die Aufgabe zuwies, die Blockaden abzuwehren, um so mehr, als nur Arcona und Nymphe allein es wagen durften, unter allen Witterungsverhältnissen den Kampf mit den größeren dänischen Schiffen aufzunehmen. Die Kanonenboote konnten dies nur bei günstigem Wetter, weil sie bei Seegang zu sehr rollen, ihr Schießen dadurch zu unsicher wird und die großen Fregatten ihnen dann auch an Schnelligkeit überlegen sind.

Eine gewisse Ausgleichung der Kräfte versprach man sich zwar von der theilweisen Bewaffnung unserer Schiffe mit gezogenen Geschützen und der geringeren Schnelligkeit der meisten dänischen Fahrzeuge der Arcona und Nymphe gegenüber, allein später erwies sich, daß die Dänen gleichfalls gezogene Geschütze, wenn auch weniger gut, als die unseren besaßen, und ihre Schiffe theilweise sogar besser liefen, als die preußischen.

Als die alliirten Armeen Ende Januar in Schleswig einrückten und der Kampf begann, waren unsere Häfen noch mit Eis bedeckt und es mußte der Eintritt der milden Witterung abgewartet werden, bevor man zur Indienststellung der Schiffe schreiten konnte. Indessen wurden dazu alle Vorbereitungen getroffen. Man vertheilte die vorhandenen Stammmannschaften für die einzelnen Fahrzeuge und complettirte sie durch die bereits im December und Januar eingezogenen Reserven, Seedienstpflichtigen und durch die Seewehr, welche man am

Lande, soweit dies die Verhältnisse gestatteten, exercirte und disciplinirte. Ebenso waren einige Hundert Schiffer und Steuerleute eingezogen, welche in Danzig auf dem Wachtschiffe Barbarossa einen zweimonatlichen theoretischen und practischen Cursus durchmachten, um nach ihren Fähigkeiten, theils als Unterlieutenants, theils als Steuerleute der Seewehr dem activen Corps eingereiht zu werden, da das eigentliche Seeofficiercorps zu schwach war, um sämmtliche Stellen des Kriegsetats zu besetzen. Dieser Umstand tritt in Kriegszeiten bei allen Nationen ein, da das Marinebudget zu sehr beschwert werden würde, wollte man die Officiercorps für alle vorhandenen Schiffe stets vollzählig erhalten. Ein ähnliches Verhältniß findet bei dem Maschinenpersonal statt und es wurde daher auch zur Anwerbung von Maschinisten und Heizern geschritten. Die Vertheilung der preußischen Seestreitkräfte war folgende: In Danzig befand sich die noch in Ausrüstung begriffene Vineta, in Swinemünde die Arcona, Nymphe, Niobe, Musquito und Rover, in Stralsund sämmtliche Kanonenboote, Loreley und Grille. Arcona und Nymphe waren schon im December, als die Kriegsaussichten sich mehrten, nach Swinemünde geschickt, da dieser Hafen die geeignetste Operationsbasis bildete, wegen seiner Tiefe den größeren Schiffen ein ungehindertes Aus- und Einlaufen gestattete und sodann auch die Wasserverbindung mit Stralsund durch das Haff den Kanonenbooten erlaubte, ganz gesichert nach Swinemünde zu gehen und sich nach Erfordern mit den größeren Schiffen zu vereinigen.

Als Mitte Februar das Eis aufging und milde Witterung eintrat, wurden nach einander die Dampfkanonenboote, und Ausgang des Monats Arcona und Nymphe in Dienst gestellt. Die ersteren wurden in vier Divisionen getheilt, über welche der Capitain zur See Kuhn den Oberbefehl erhielt, während jede einzelne Division von einem Capitain-Lieutenant, die einzelnen Boote aber durch Lieutenants und Unterlieutenants zur See commandirt wurden. Zum Geschwaderchef der größeren Schiffe Arcona, Vineta und Nymphe wurde der Commandant der ersteren, Capitain zur See Jachmann, ernannt und ihm zugleich der Befehl über Niobe, Musquito und Rover übertragen. Die Niobe ward zum Depotschiff bestimmt, auf dem die eintreffenden

Ersatzmannschaften ihre militärische Ausbildung am Geschütz ꝛc. erhielten, um dann zur Deckung des an Kranken und Verwundeten entstandenen Abganges auf die einzelnen Fahrzeuge abgegeben zu werden. Musquito und Rover blieben Uebungsschiffe für die Schiffsjungen, deren seemännische Erziehung auf diese Weise nicht unterbrochen wurde.

Da Anfangs nicht vorauszusehen war, welche Dimensionen der Krieg annehmen würde und die Möglichkeit einer Betheiligung Englands ziemlich nahe lag, so wurden zur Vertheidigung Rügens gegen etwaige Landungen auch zwei Divisionen von resp. 16 und 12 Ruderkanonenboote in Dienst gestellt, die Hälfte ihrer Besatzung jedoch aus Seesoldaten gebildet, weil für die Geschützbedienung dieser sich nur in ruhigem Wasser bewegenden Fahrzeuge eine seemännische Gewöhnung nicht unbedingt nöthig war.

Als Begleitschiffe der einzelnen Divisionen resp. als Avisos, Krankenschiffe ꝛc. miethete die Marine außerdem noch sieben Handelsdampfer, und ebenso legte sie an verschiedenen Punkten Rügens, so wie in Wismar, Travemünde und an der holsteinischen Küste Kohlendepots an.

Die Grille wurde ebenfalls in Dienst gestellt, um als Depeschenboot verwandt zu werden, zu welchem Dienste sie sich wegen ihrer großen Schnelligkeit besonders eignete. Geschütze führte sie damals noch nicht, da die einzigen, welche ihre leichte Bauart zu tragen gestattete, gezogene 12 Pfünder, noch nicht disponibel waren.

Die Indienststellung sämmtlicher dienstfähiger Fahrzeuge war am 1. März beendigt. Die Besatzung der Arcona betrug 360 Mann, der Nymphe 190, die der großen Kanonenboote und der Loreley je 66, die der kleinen 45 und die der Ruderboote je 40 Mann. Auf der Niobe befanden sich außerdem zwischen 2—300 Ersatzmannschaften. Im Ganzen belief sich die Besatzung aller Fahrzeuge auf circa 2800 Köpfe.

Unter den 28 Geschützen der Arcona befinden sich 2 glatte 30-Pfünder, Nr. I, 18 36-Pfünder Nr. II, und 6 gezogene 24-Pfünder mit Kolbenverschluß. Dieselbe Armatur war für die Vineta bestimmt. Die Nymphe führte 1 gezogenen 24-Pfünder, 6 gezogene 12-Pfünder

und 6 glatte 36=Pfünder Nr. IV. Dies Schiff war ursprünglich für 17 Geschütze gebohrt, konnte jedoch vorläufig nur 13 führen, da für mehr Vorderladungsgeschütze der Raum zu enge und von gezogenen 12=Pfündern, von denen es später noch 4 erhielt, damals noch nicht so viel fertig waren.

Die Loreley führte zwei gezogene 12=Pfünder, die großen Dampf-Kanonenboote jedes zwei gezogene 24=Pfünder und eine 68pfündige Bombenkanone Nr. I, die kleinen je 2 gezogene 24=Pfünder und die Ruderboote je 1 25pfündige Bombenkanone und 1 langen glatten 24=Pfünder.

Vom 1. März an begann das regelrechte Exercitium an Bord der verschiedenen Fahrzeuge. Da in der Neuzeit Seegefechte fast nur durch Artillerie entschieden werden und die Schiffe sich nur noch mit festgemachten Segeln unter Dampf schlagen, so beschränkten sich die täglichen Uebungen auf die Handhabung der Geschütze und alle jene Evolutionen, welche in einer Seeschlacht vorkommen können, wie Löschen eines ausgebrochenen Feuers, Enterung und Abschlagen derselben 2c. Da die Geschützcommandeure und die Hauptnummern der Bedienungsmannschaften dem Stamme entnommen und bereits vollständig ausexercirt waren, die frisch eingezogenen Mannschaften aber Seemannschaft, Intelligenz und körperliche Gewandtheit mit sich brachten, so konnten die Commandanten bereits nach 14 Tagen ihre Fahrzeuge see= und gefechtsklar melden.

Diese schnelle Kriegsbereitschaft einer Truppe, welche zu mehr als zwei Drittheilen aus ganz frischen und unexercirten Leuten bestand, mag Vielen auffallend und kaum glaublich erscheinen, wenn sie die Zeit damit vergleichen, deren ein Landrekrut bedarf, um nur einigermaßen zuverlässig im Ernstkampfe zu werden, indessen ist es eine Thatsache und wir werden später Gelegenheit haben, noch einmal darauf zurückzukommen, um sie unsern Lesern zu erklären.

Die Dänen waren während dem auf ihrer Marine keineswegs müßig gewesen. Sie hatten ihre gesammte Dampfflotte und außerdem noch eine Anzahl Segelschiffe zu Transport= und Blockadezwecken in Dienst gestellt, und damit wegen ihrer eisfreien Häfen viel früher

beginnen können, als die Preußen. Da die Recrutirung der Matrosen aus Holstein und Schleswig, welche bisher das Hauptcontingent für die dänische Flotte stellen mußten, durch die Occupation der Alliirten sehr erschwert und schließlich unmöglich gemacht wurde, warben sie Ausländer, namentlich schwedische und norwegische Seeleute. Trotzdem fehlte es ihnen aber sehr an Mannschaft für die große Zahl der in Dienst gestellten Fahrzeuge, und es wurden daher die guten und geübten Leute auf die Schiffe geschickt, welche gegen die preußischen Küsten agiren sollten, während die in der Nordsee und an den östlichen Küsten Schleswigs und Holstein blockirenden Fahrzeuge, welche voraussichtlich nicht zu kämpfen, sondern nur Handelsschiffe aufzubringen hatten, sehr schwach und mit ungeübten Leuten besetzt waren.

Am 10. März war durch das dänische Marineministerium den auswärtigen Mächten notificirt, daß am 15. die Blockade der preußischen Häfen Swinemünde, Stralsund, Greifswald, Wolgast und Cammin beginnen solle. Schon seit Beginn des Monates waren in der Nähe von Rügen fast täglich 4—5 größere dänische Kriegsschiffe bemerkt worden, die wohl nur den Zweck haben konnten, das preußische Geschwader zu beobachten.

Am 15. März, dem Tage der notificirten Blockadeeröffnung, ließ sich an der pommerschen Küste kein feindliches Schiff sehen. Am 16ten lief daher Capitain Jachmann mit Arcona und Nymphe von Swinemünde auf Recognoscirung aus. Letztere erstreckte sich nordwärts, konnte aber wegen des schlechten Wetters, das mit Regen und Schnee den Gesichtskreis bis auf wenige tausend Schritt beschränkte, nur mit Vorsicht und langsamer Fahrt vorgenommen werden, wobei man indessen die Ueberzeugung gewann, daß die Maschinen nach so langer Ruhe im Hafen und mit theilweise neuem Personal vollständig effectiv und verläßlich waren. Nachmittags klarte die Witterung etwas auf und gegen drei Uhr erblickten die Preußen, welche sich auf der Höhe von Thiessow, sechs deutsche Meilen von Swinemünde befanden, in nördlicher Richtung den Rauch von vier Dampfschiffen. Aus den Toppen wurden dann auch die Masten gesehen und die Fahrzeuge an der Takelage als größere Kriegsschiffe erkannt, die etwa auf der Höhe von

Arcona kreuzten. Da ihre Entfernung jedoch noch vier Meilen betrug, ein Gefecht vor 4½ Uhr nicht hätte beginnen können und es bereits um sechs Uhr dunkelte, so kehrte Capitain Jachmann nach Swinemünde zurück, wo die Schiffe nach Abend wieder eintrafen. Jedenfalls hatten die Preußen die Ueberzeugung gewonnen, daß das feindliche Geschwader die Blockadelinie von Swinemünde 10 Meilen vor diesen Hafen verlegte, eine ganz neue Praxis, die mit den Grundsätzen der von Dänemark mit unterzeichneten Pariser seerechtlichen Declaration durchaus nicht in Einklang stand.

So weit sich aus den Mastspitzen mit Fernröhren erkennen ließ, zählte das dänische Geschwader zwei Fregatten und zwei Corvetten mit mindestens 112 Geschützen. Arcona und Nymphe zählten 43, und ein Angriff preußischer Seits blieb daher immer eine gewagte Sache. Zwar lag bei Thiessow im Landtief eine Division von 6 Kanonenbooten (1 großes 5 kleine mit zusammen 13 Geschützen), welche Antheil am Gefechte nehmen konnten, allein dieser blieb immer ein sehr bedingter. Die Dampfkanonenboote sind vorzügliche Fahrzeuge in der Nähe der Küsten auf flachem ruhigem Wasser, wenn sie es in der Hand haben, sich auf selbstgewählte weite Entfernungen vom Feinde zu halten. Die Wirkung ihrer schweren Präcisionsgeschütze kommt dann großen Schiffen gegenüber zu vorzüglicher Geltung, während sie selbst ein kleines Zielobject bieten und äußerst schwer zu treffen sind. Auch laufen sie in ruhigem Wasser 8—9 Knoten (8—9 Meilen in 4 Stunden) eine Schnelligkeit, welche sie der Durchschnittsfahrt größerer Kriegsschiffe älterer Modelle fast gleich stellt, allein in unruhigem Wasser und bei dem entsprechenden Winde bringen sie es nicht über 6 Knoten, während größere Schiffe dadurch viel weniger Fahrt einbüßen.

Da alsdann auch ihr Schießen wegen der rollenden Bewegungen der Fahrzeuge höchst unsicher wird, so sind sie in solchen Fällen fast vertheidigungslos; die großen Schiffe überholen sie und eine einzige Breitseite mit Kartätschen auf 3—400 Schritt von Bord einer Fregatte fegt die gesammte ungeschützte Mannschaft von Deck und überliefert das Boot dem Feinde.

Capitain Jachmann konnte demnach bei einem beabsichtigten Engagement der Dänen nur auf eine sehr mäßige Unterstützung der Kanonenboote rechnen, und der Angriff einer solchen Uebermacht erforderte eben so viel kühnen Muth, als hohes Vertrauen auf die Leistungsfähigkeit der beiden großen Schiffe und deren Besatzungen.

Capitain Jachmann besaß beides und beschloß, den Angriff schon am folgenden Tage auszuführen. Er sowohl wie alle Officiere und die gesammte Mannschaft bis zum letzten Schiffsjungen hinab, waren von der Ueberzeugung durchdrungen, daß seitens der Marine etwas geschehen müsse. Seit den 16 Jahren ihres Bestehens hatte sie zwar schon die preußische Flagge in entfernte Meere getragen und ehrenvoll friedliche Missionen erfüllt, allein es fehlte ihr noch die Feuertaufe und es galt dem Vaterlande und ganz Deutschland zu zeigen, daß ihr auch ein kriegerischer Geist innewohne, daß sie von demselben tapfern Muth beseelt sei, wie die Armee, und daß, wenn es ihr auch an Schiffen gebrach, doch das Personal bereit sei, die Ehre der Flagge zu wahren und durch Tapferkeit, Mannszucht und Geschicklichkeit das zu ersetzen, was an Macht ihr abging. Dies gemeinsam empfundene Gefühl ließ den Gedanken an ein Mißlingen des Planes nicht aufkommen, es erfüllte den Geschwaderchef und seine sämmtlichen Untergebenen mit festem Vertrauen auf einen glücklichen Ausgang, und als am 17ten Morgens vom Flaggschiffe das Signal zum Ankerlichten wehte, da hoben sich die schweren Ketten mit niegesehener Schnelligkeit aus dem Grunde, und kühne Entschlossenheit blitzte aus den Augen der kräftigen seemännischen Jugend, die heute ihren Ehrentag feiern sollte.

Um 9 Uhr Morgens verließen die beiden Schiffe unter dem Hurrahrufen der an Bord der Segelschiffe zurückbleibenden Mannschaften und der am Ufer versammelten Volksmenge den Hafen von Swinemünde und dampften zuerst mit voller Fahrt ostwärts bis zur Dievenow. An einen siegreichen Ausgang des bevorstehenden Kampfes bei so ungleichen Kräften war kaum zu denken und die Vorsicht gebot, sich jedenfalls den Rückzug zu sichern, im Falle dieser nöthig werden sollte. Hielten sich die Dänen noch auf ihrer gestrigen Stelle

und waren die Preußen gezwungen ein laufendes Rückzugsgefecht anzunehmen, so mußten sie zuvor die Gewißheit haben, daß der Feind nicht auch ostwärts ein Geschwader detachirt hatte, welches ihnen den Weg nach Swinemünde verlegen, sie zwischen zwei Feuer bringen konnte und sie dann offenbar vernichten mußte.

Der Tag war wundervoll, die Luft zwar bitterlich kalt und schneidend, aber keine Wolke trübte den Himmel und kein Hauch die spiegelglatte Oberfläche des Meeres; die günstigsten Umstände, welche einen Kampf begleiten konnten.

Die Recognoscirung nach Osten ergab durchaus nichts verdächtiges. Der weitsichtige Horizont eröffnete von den Mastspitzen aus ein Gesichtsfeld von sechs deutschen Meilen; da aber weder eine Rauchsäule noch sonst ein Anzeichen feindlicher Schiffe zu entdecken und von dieser Richtung mithin nichts zu befürchten war, dampften die Preußen in nordwestlichem Curse nach Thiessow an der Rügenschen Küste. Hier steuerte ihnen die Loreley mit dem Chef der Dampfflotille Capitain zur See Kuhn entgegen, welcher Abends zuvor vom Capitain Jachmann telegraphisch von der beabsichtigten Unternehmung benachrichtigt war und in Begleitung der bei Thiessow stationirten ersten Division unter Capitain-Lieutenant Kinderling zum Rendezvous kam. Die beiden Chefs besprachen die näheren Details des Planes und es wurde beschlossen, daß die Kanonenboote sich unter Land halten sollten, um den Rückzug zu decken, während Arcona, Nymphe und Loreley, erstere östlich, die Nymphe westlich und die Loreley etwas zurück in der Mitte in offener Ordnung den Feind aufsuchen und ihn angreifen sollten. Capit. Kuhn, welcher bereits am Morgen eine Recognoscirung nach Norden unternommen, hatte das dänische Geschwader auf der Höhe von Jasmund, aber heute in einer Stärke von sechs Dampfschiffen, darunter fünf größere, entdeckt. Diese Nachricht von der wesentlichen Verstärkung des Feindes war zwar grade nicht angenehm, indessen vermochte sie den einmal gefaßten Plan des Capitain Jachmann nicht zu ändern und Capitain Kuhn war ebenfalls nicht der Mann, um sich durch die Uebermacht einschüchtern zu lassen. Die Preußen wollten sich nun einmal schlagen, sie hielten es

unter ihrer Würde sich Angesichts des Feindes, den sie aufgesucht, wieder zurückzuziehen, und danach kam es wenig darauf an, ob die Zahl seiner Schiffe vier oder sechs betrug.

Um 12½ Uhr, nachdem die Mannschaften ihr Mittagsmahl eingenommen, steuerten die drei Schiffe mit voller Kraft nordwärts, während die Kanonenboote zwischen Thiessow und der Südküste von Jasmund Aufstellung nahmen. Um 1½ Uhr kam der Feind in Sicht. Er hielt sich nordöstlich von Stubbenkammer in etwa zwei Meilen Entfernung vom Lande. Das grade Aufsteigen von sechs schwachen Rauchsäulen in die Lüfte zeigte, daß er sich wenig oder gar nicht von der Stelle bewegte und seine Schiffe wahrscheinlich zur Kohlenersparniß nur mit zurückgeschobenen Feuern trieben. Nach einander wuchsen die Mastspitzen aus dem Horizonte empor; dann folgten die Unterschiffe und gegen 2 Uhr konnten die Preußen genau unterscheiden, mit welcher Macht sie es zu thun hatten. Ein Linienschiff von 64 Kanonen, der Skjold, die Fregatte Själland, mit der Flagge des Admirals van Dockum, von 42 Kanonen, die Fregatte Tordenskjold von 34 Geschützen, die Corvette Thor von 12 Kanonen, eine andere Corvette Heimdal (?) von eben so viel Geschützen und ein kleineres Fahrzeug, wahrscheinlich einer der beiden Panzerschooner Absalon oder Esbern Snare von 3 Geschützen, so wie endlich ein Raddampfer, bildeten die gewaltige Macht, der sich das winzige Geschwader gegenüber befand.

Offenbar hatten die Dänen nicht erwartet, daß die Preußen soweit hinauskommen, keinenfalls aber, daß sie einen Angriff wagen würden. Sie hielten vielmehr unser Erscheinen nur für eine Recognoscirung, was deutlich aus ihren Manövern hervorging. Sie heizten zwar auf, blieben aber unbeweglich auf ihrer Stelle liegen. Erst als sie sahen, daß die Preußen unbeirrt mit voller Kraft weiter dampften, formirten sie sich in zwei nord- und südwärts gestreckte Colonnen, ohne jedoch den Angreifern entgegenzugehen.

Die Spitzen der Colonnen bildeten östlich Själland und westlich Skjold, letzterer war jedoch um etwa zwei Kabellängen weiter zurück. Hinter ihm folgte die Fregatte Tordenskjold und der Panzerschooner,

während die beiden Corvetten die Själland als Leitschiff hatten. Der Raddampfer hielt sich nördlich hinter der Linie, steuerte aber gleich nachdem das Gefecht begonnen in der Richtung nach Kopenhagen, wahrscheinlich um dort zu benachrichtigen und Quartier für die gefangenen Preußen zu bestellen.

An Bord unserer Schiffe befand sich alles in der größten Spannung und peinlichsten Aufregung, je näher sie dem sie erwartenden Feinde entgegenkamen. Schon als die Unterschiffe der Dänen aus dem Wasser auftauchten, war alles klar zum Gefecht gemacht. Officiere und Mannschaften standen auf ihren Posten und an ihre Geschütze gelehnt, die, mit Granaten geladen, heute zum erstenmale ihren Werth zeigen sollten. Daß ein gewisser Druck auf den Gemüthern lastete, war nicht zu verkennen, aber es war nicht die Vorahnung einer Niederlage, die ihn hervorbrachte oder die Folge eines beängstigenden Gefühls vor der gewaltigen Uebermacht, sondern die Besorgniß, daß Capitain Jachmann unter so ungleichen Verhältnissen den Kampf möglicherweise nicht annehmen würde. Als sich die Schiffe jedoch bis auf eine halbe Meile den Feinden genähert hatten und kein Signal zur Umkehr vom Flaggschiff erfolgte, sondern das Geschwader mit voller Fahrt weiter dampfte, da verschwand allmählig jener Druck, und als endlich aus der Bugpforte der Arcona eine weiße Dampfwolke aufstieg, der Donner des Schusses über die Wogen rollte und das Geschoß über die Spiegelfläche des Wassers tanzte, da hob sich in kühner Männlichkeit jede Brust, aus den Augen leuchtete ein muthiges Feuer und die Gesichter strahlten von freudigvertrauendem Muthe.

Die Arcona war noch zu weit entfernt (5000 Schritt) um mit ihrem Buggeschütze, einem langen 36-Pfünder, zu treffen; der Schuß sollte auch nur eine Herausforderung sein und er wurde den Dänen als Fehdehandschuh hingeworfen. Sie nahmen ihn nicht auf, aber die schwarzen Rauchsäulen stiegen dichter aus ihren Schornsteinen empor und die Colonnen setzten sich langsam gegen die kecken Angreifer in Bewegung. Nach kaum fünf Minuten, während dem sich die Entfernung bis auf 3000 Schritt vermindert hatte, fiel von der

Arcona der zweite auf die Själland gerichtete Schuß. Unmittelbar vor der Fregatte schlug die Kugel auf das Wasser und fand wahrscheinlich ihren Weg in deren Rumpf. Noch immer schwiegen die Dänen, als aber die Arcona bis auf 2200 Schritt herangeschossen war, ostwärts abfiel und dem Feinde von Backbord aus eine Breitseite zusandte, da drehte sich auch Själland und Skjold und funfzig Kugeln und Granaten aus ihren Steuerbordbatterien sausten durch die Lüfte auf das preußische Flaggschiff. Der Gruß war gut gemeint, aber wenn die Geschosse auch rund um die Arcona das Wasser peischten, so thaten sie wenig Schaden und pfiffen meistens harmlos durch die Takelage.

Da die Arcona ohne Signal ostwärts abbog, so waren Nymphe und Loreley, ehe sie dem Manöver folgen konnten, noch etwas näher an die Dänen gekommen, namentlich die erstere, weil sie sich auf dem linken Flügel befand und von der Själland nur noch 1800—2000 Schritt entfernt. Sie begannen beide jetzt das Feuer auf das dänische Flaggschiff zu richten, weil dieses das nächste und offenbar auch das schnellste des Geschwaders war, und das Gefecht war in vollem Gange, ohne daß sich jedoch dänischerseits mehr Schiffe als Själland und Skjold daran betheiligten. In der ersten halben Stunde feuerten dieselben abwechselnd mit den Buggeschützen und Breitseiten hauptsächlich auf die Arcona, während Nymphe und Loreley nur dann und wann einige Schüsse erhielten. Da es von den Preußen Tollkühnheit gewesen wäre, sich auf längeres Breitseitengefecht mit kurzen Entfernungen einzulassen, weil sie dadurch den übrigen feindlichen Schiffen Gelegenheit gegeben hätten heranzukommen und hinter ihnen umgehend sie zwischen zwei Feuer zu nehmen, so hielten die Arcona und die beiden anderen Schiffe südlicher und traten ein Rückzugsgefecht an. Es kamen dabei namentlich die gezogenen Geschütze zur Geltung, während nur dann und wann aufgeluvt wurde, um auch die Breitseitenkanonen spielen zu lassen. Um 2½ Uhr hatte das Gefecht bei Stubbenkammer begonnen, gegen 3 Uhr, als die Schiffe sich ungefähr quer von Saßnitz befanden, ließen die Dänen etwas von der Arcona ab und warfen sich auf Nymphe und Loreley, namentlich aber

auf die erstere, weil ihnen dieselbe am nächsten war (1900 Schritt). Während der etwas langsamere Skjold, um durch Aufluven und Abfallen nicht zu sehr an Distanz zu verlieren, anfänglich hauptsächlich nur mit seinen Bugkanonen feuerte, gab die schnellere Själland dagegen fast nur Breitseiten. Offenbar war die Besatzung dieses Schiffes eine vorzügliche und die Bedienung der Geschütze außerordentlich schnell und sicher. Lage auf Lage folgte mit einer solchen Geschwindigkeit und Präcision, wie man von einem gut exercirten Schiffe nur wünschen kann, und die Nymphe empfand auch sehr bald die Wirkung der dänischen Kugeln. Gleich bei der ersten Breitseite erhielt sie sechs Treffer, fünf Vollkugeln und eine Granate. Von den ersteren schlugen zwei durch die Backbordseite des Rumpfes, ohne jedoch weiteren Schaden anzurichten, als die Kammer eines Officiers nebst dessen Wäsche und Weinvorrath gründlichst zu zerstören. Eine andere ging durch die Reiling mitten zwischen einer Geschützbedienung durch, ohne jemanden zu verwunden, die vierte schnitt das Dampfrohr über Deck ab und die Granate schlug durch den Maschinenschornstein, in den sie zwei Löcher von einigen Quadratfuß Größe riß, während sie unmittelbar danach über dem Deck sprang. Ihre Splitter verwundeten fünf Mann, glücklicher Weise aber nur leicht, so daß dieselben nach dem Verbande sofort wieder an ihre Geschütze gingen. Ja der am schwersten Verwundete, dem der Unterkiefer aufgerissen war, that trotzdem seinen Dienst weiter und ließ sich erst nach Beendigung des Gefechtes verbinden.

Der beschädigte Schornstein hatte eine Zeit lang unangenehme Folgen für die Nymphe. Ein unglücklicher Zufall wollte, daß in diesem Augenblicke grade eine Parthie feiner Kohlen unten in den Behältern zu Tage kam, die zum Brennen bedeutenden Zug bedurften, während dieser sich durch den zerschossenen Schornstein verminderte. Die Folge war, daß nicht gut Dampf aufgehalten werden konnte und die Nymphe soviel von ihrer Schnelligkeit verlor, daß sowohl Själland als Skjold bedeutend auf sie gewannen. Die Dänen merkten dies sehr bald und suchten nun sich zwischen Arcona und Nymphe zu drängen, um letztere abzuschneiden. Die Entfernung zwischen ihr und

der Själland, von der sie besonders hart gedrängt wurde, verminderte sich allmälig bis auf 1700 Schritt und die kleine Corvette hatte einen sehr harten Stand. Ungefähr eine halbe Stunde lang thaten ihr die beiden großen Dänen die Ehre an sich fast nur mit ihr zu beschäftigen; eine Breitseite folgte der andern und nur außergewöhnliches Glück rettete sie vor dem Untergange. Sie erhielt bei dieser Gelegenheit noch 13 Kugeln in den Rumpf, ein Boot wurde gänzlich fortgeschossen, ein anderes zweimal durchlöchert, die Commandobrücke dreimal getroffen und die Takelage an einigen sechszig Stellen zerschnitten. Eine Granate sprang im Großmars, schlug Stenge und Eselshoofd entzwei und steckte den Bauch des Großsegels in Brand, der jedoch nach wenigen Minuten wieder gelöscht war, und eine andere crepirte sechs Fuß außerhalb der Bordwand im Wasser. Diese mußte von sehr großem Kaliber sein, denn sie überschüttete das ganze Schiff von vorn bis hinten mit Wasser. Hätte sie die Nymphe in der Wasserlinie erreicht, so wäre es wahrscheinlich um diese geschehen gewesen. Wie bemerkt hatte das Schiffchen aber Glück und alle jene Treffer tödteten nur zwei Mann, verwundeten aber Niemand mehr und fügten auch dem Schiffe keinen wesentlichen Schaden zu. Letzteres wehrte sich indessen mit allen Kräften und wurde von der Arcona und Loreley auf das Beste unterstützt.

Die langen gezogenen Geschütze ließen sich in den weiten Pforten der Nymphe bis zu einem Winkel von 33° mit der Kiellinie nach hinten richten, und da sich die Själland ungefähr in dieser Richtung befand, so konnte die Corvette mit ganz geringem Aufluven ihre Backbordgeschütze gebrauchen, während die Dänen viel größere Wendungen machen mußten, um ihre Breitseiten abzugeben und durch diesen Zickzack an Distanz verloren. Die Arcona mußte ihnen indeß sehr lästig geworden sein, denn die Själland feuerte jetzt auch wieder auf sie, indem sie durch abwechselndes Aufluven und Abfallen auf die Nymphe die Steuerbord- und auf die Arcona die Backbordkanonen richtete. Dies Manöver sah unstreitig sehr hübsch aus, allein es war auch zugleich ein großer Fehler des dänischen Admirals. Bei jeder Wendung wurde die Själland nämlich einmal von der Arcona

und das andere mal von der Nymphe und Loreley der Länge nach bestrichen, was man bekanntlich so lange wie möglich vermeiden muß. Die Bestrafung dieses Fehlers ließ auch nicht lange auf sich warten. Einige preußische gezogene 24pfd. Granaten nahmen ihren Weg der Länge nach durch das feindliche Flaggschiff, und wie sie gewirkt haben mögen, geht daraus hervor, daß nach dem eigenen Eingeständniß dänischer Blätter unter andern ein solches Geschoß von der Nymphe 19 Mann auf der Själland außer Gefecht setzte. Plötzlich, als die Nymphe im härtesten Gedränge war, stellte die Själland ihr Feuer ein und blieb zurück, so daß sich die Entfernung zwischen ihr und der Nymphe in wenigen Minuten von 1700 auf 2500 Schritt vergrößerte, was letzterer natürlich keineswegs unangenehm war. Die Distanz des Skjold war ungefähr eben soweit, aber die Preußen hatten den großen Vortheil, daß ihre gezogenen Geschütze noch vorzüglich wirkten, während die Trefffähigkeit der dänischen Geschosse auf solche Entfernungen sehr unsicher wurde. Indessen sollte die Arcona trotzdem noch einen sehr unglücklichen Treffer bekommen. Eine gezogene 18pfd. Granate schlug durch Gig und Reiling, sprang in der Nähe der Commandobrücke über Deck, tödtete den Steuermann Coppenrath und verwundete den ersten Officier, Capitain-Lieutenant Berger, sehr schwer am Arm und Nacken, an der Seite des Capitains Jachmann, dem er eine Meldung auf der Commandobrücke abstattete. Ebenso wurde ein Mann am Ruder verwundet, und mehrere durch das Deck schlagende Stücke tödteten noch in der Batterie zwei Mann und verwundeten einen dritten schwer. Außer dieser Granate erhielt die Arcona noch zwei Schüsse in den Rumpf und einige zwanzig in die Takelage, die jedoch keinen erheblichen Schaden anrichteten und keinen Mann mehr außer Gefecht setzten. Die kleine tapfere Loreley, welche bis dahin von Beschädigung frei geblieben war, dagegen sowohl Själland als Skjold mit ihren beiden gezogenen 12-Pfündern hart zugesetzt hatte, erhielt nun ebenfalls eine Vollkugel, die eines ihrer Boote fortriß und den auf der Commandobrücke stehenden Lootsen Berg tödtlich verwundete.

Während die Själland pausirte, suchte der Skjold sie mit zu vertreten und gab sich alle mögliche Mühe durch schnelles Feuern die

Preußen zu vernichten, ohne daß er jedoch viel erreicht hätte. Die Själland hatte wahrscheinlich gebrannt und war deshalb zurückgeblieben, wenigstens glaubten die Preußen aus den hintern Batteriepforten plötzlich Rauch aufsteigen zu sehen. Das Feuer mußte jedoch bald gelöscht sein, denn nach kaum zehn Minuten kam sie wieder schneller aufgelaufen und begann abermals zu feuern. Der Nymphe war es inzwischen gelungen, Schornstein und Dampfrohr durch Umlegen von Kupferplatten zu repariren. Dies so wie das Befeuchten der Kohlen mit Theer und Fett, ließ den Dampfdruck wieder wachsen und ihre Schnelligkeit der der Dänen gleichkommen. Ebenso lief die Arcona an diesem Tage außergewöhnlich gut und die feindlichen Schiffe konnten daher nicht mehr auf die preußischen gewinnen.

Um diese Zeit hatte sich das Gefecht in die Nähe der Aufstellung der Kanonenboote gezogen, welche im Eifer, ihre bedrängten Kameraden zu schützen, etwa eine Meile weiter seewärts vorgegangen waren, trotzdem aber immer noch 4—5000 Schritt westlich ablagen. Sie richteten ihr Feuer eine Zeitlang auf die Flanke der Dänen, konnten jedoch wegen der großen Entfernung nicht sehr viel wirken und durften auch nicht weiter vorgehen, um sich nicht der Gefahr des Abgeschnittenwerdens ausgesetzt zu sehn. Einige ihrer Schüsse müssen jedoch getroffen haben, da der Hintermann des Skjold, die Fregatte Tordenskjold, ihnen einige Breitseiten zuschickte, deren Kugeln freilich ihr Ziel nicht erreichten.

Gegen 4 Uhr zerbrach dem Dampfkanonenboot Hai etwas an der Maschine, so daß es von dem Sperber auf das Schlepptau genommen und nach dem Landtief bugsirt werden mußte. Da auch die Loreley, deren Maschine über dem Wasser liegt, sich davor hüten mußte durch einen Schuß in letztere dem Feinde in die Hände zu fallen, so brach sie ebenfalls das Gefecht ab und zog sich mit den Kanonenbooten unter Land zurück.

Arcona und Nymphe setzten ihren Curs nach Swinemünde fort, verfolgt von dem ganzen dänischen Geschwader. Das Feuer wurde noch aufrecht erhalten, allein die Dänen beschränkten sich jetzt auf ihre Bugkanonen, während die Preußen mit den Heckgeschützen antworteten

und keinen weiteren Schaden litten, als daß einige matte Kugeln von Rollschüssen gegen die Schiffswände an und aus Mangel an Percussionskraft wieder zurückprallten. Da die Själland jetzt hinter dem Skjold zurückblieb, so wurde dieser hauptsächlich zum Ziel genommen und wie man deutlich bemerkte, in kurzer Zeit von vier preußischen Granaten getroffen, von denen eine durch den Schornstein und drei in den Rumpf schlugen. Er vergrößerte danach plötzlich seine Distanz bis auf 3500 Schritt und stellte eben so wie die Själland das Feuer ein. Die Preußen gaben dann noch einige Schüsse bis zu 4000 Schritt; da jedoch die Laffeten keine höhere Elevation gestatteten, hörten auch sie auf. Um fünf Uhr, nach 2½stündiger Dauer, war das Gefecht beendet. Die Arcona hatte den ersten, die Nymphe den letzten Schuß gegeben.

Trotzdem folgten die Dänen den beiden Schiffen auf 6—8000 Schritt Entfernung bis auf die Höhe des Streckelberges, drei Meilen von Swinemünde. Dort drehten sie bei und nahmen ihren Curs nordöstlich, während Arcona und Nymphe gegen 7 Uhr unter donnerndem Hurrah der am Ufer versammelten Menge in den Hafen einliefen.

So endete der 17. März, der Ehrentag der jungen preußischen Marine, die ihre Feuertaufe erhalten und dem Vaterlande gezeigt hatte, daß es ihr weder an Muth gebreche, eine vierfach überlegene Macht aufzusuchen und anzugreifen, noch an Geschick, um dem ungleichen Kampfe eine möglichst vortheilhafte Wendung zu geben und ihn mit Ehren zu beendigen. Capitain Jachmann hatte den Dänen zwar keine empfindlich materielle, aber eine moralische Niederlage bereitet, die auch nicht ohne wesentlichen Einfluß auf den späteren Verlauf des Seekrieges blieb.

In Swinemünde hatte man vom Feuerthurme aus den Gang des Gefechtes von jenseits der Greifswalder Oie an beobachtet, und da man wohl die Zahl der Schiffe, aber nicht ihre genauen Positionen und Entfernungen von einander unterscheiden konnte, so war man natürlich in der größten Besorgniß um den Ausgang gewesen, um so mehr als gegen sechs Uhr die anbrechende Dunkelheit Ver-

folgte und Verfolger dem Auge entzog. Um so größer war deshalb die Freude, als die bereits verloren gegebenen Schiffe plötzlich wohlbehalten im heimischen Hafen erschienen und die erlittenen Verluste sich verhältnißmäßig so gering herausstellten. Die Arcona war vollständig see- und kampffähig geblieben und die Beschädigungen der Nymphe wurden so schnell reparirt, daß beide Schiffe in Begleitung einer Division Kanonenboote bereits am 19ten wieder eine Recognoscirungsfahrt bis jenseits der Oie unternahmen, ohne jedoch etwas von dänischen Schiffen zu entdecken.

Es konnte nicht ausbleiben, daß die Nachricht von Capitain Jachmanns kühner That sich mit Blitzesschnelle im ganzen Lande verbreitete und mit Enthusiasmus begrüßt wurde. Der Nimbus der großen seemännischen Tüchtigkeit der dänischen Flotte war zerrissen und die junge preußische Marine hatte das erste Blatt ihrer Geschichte beschrieben. Der König zögerte keinen Augenblick, dies selbst anzuerkennen, und auf den telegraphischen Gefechtsbericht des Capitain Jachmann erfolgte als Antwort die Ernennung des letzteren zum Contreadmiral, ein Zeichen Allerhöchster Zufriedenheit, daß von der ganzen Marine mit größter Genugthuung empfunden und mit ungetheilter Freude begrüßt wurde.

Prinz Adalbert, der Oberbefehlshaber der Marine, dem diese so viel verdankt und der seit ihrem Entstehen mit seltener Hingebung und Aufopferung für ihre Ausbildung und Vergrößerung gestrebt hat, wurde leider durch den plötzlichen Tod seines Schwagers, des Königs von Baiern, davon abgehalten, selbst nach Swinemünde zu eilen und die muthigen Kämpfer zu begrüßen; er that dies jedoch schriftlich und in einer Weise, welche die Bande der Ehrfurcht und Liebe, die ihn bereits mit allen seinen Untergebenen verknüpfen, nur noch fester schlingen konnte.

Am 20ten März fand das Begräbniß der Gefallenen statt. Unter der allgemeinsten Theilnahme und der Begleitung einer unabsehbaren von nah und fern herbeigeströmten Menschenmenge wurden die fünf Särge in ein Grab gesenkt. Eine gußeiserne Säule, auf der ein Adler mit gehobenen Schwingen auf einem Kugelhaufen thront und

welche die Namen der unter ihr Ruhenden enthält, erhebt sich als ehrendes Denkmal über den Gebeinen der Tapferen, die in dem ersten Kampfe der preußischen Marine die Ehre ihrer Flagge mit ihrem Blute vertheidigten.

Es läßt sich nicht leugnen, daß das Gefecht vom 17ten auf die ganze spätere Zukunft unserer Marine den bedeutendsten Einfluß geübt hat und üben wird. So groß auch das Interesse für dieselbe bis dahin sein mochte, fehlte dennoch das Vertrauen auf ihre Leistungsfähigkeit. Man sah sie, um uns eines gewöhnlichen Ausdrucks zu bedienen, nicht recht für voll an, und dies fühlten namentlich diejenigen durch, welche in ihr dienten. Das Gefecht bei Jasmund hat dies Mißtrauen verscheucht und die Marine dem Lande gezeigt, daß sie an Muth und Thatkraft der Armee nicht nachsteht, daß der gleiche kriegerische Geist sie beseelt und daß sie ähnliche ruhmvolle Thaten wie jene verrichten wird, wenn ihr das gegeben wird, was ihr bis jetzt noch fehlt, — Schiffe. Diese Ueberzeugung hat sich sowohl dem Volke als der Regierung aufgedrängt und sie ist das glänzendste Resultat des 17ten März. Er ist nach den Worten des Königs erst der eigentliche Stiftungstag der preußischen Marine und sie wird fortan wachsen und erstarken, um bald eine wirkliche preußische und deutsche Macht zu werden, die Deutschlands Namen auf den Meeren Achtung und Geltung verschafft und die langgehegten Wünsche seines Volkes verwirklicht.

Ueber die am 17ten von den Dänen erlittenen Verluste ist nichts officielles bekannt geworden. Das dänische Marineministerium hat zwar einen kurzen Bericht darüber veröffentlicht, in dem es unter anderm heißt: „die Fregatte Själland hat 3 Todte und 19 Verwundete. Im Uebrigen haben die Schiffe keinen Schaden gelitten“, allein diese Angaben sind wissentlich falsch und man kann sie nur damit entschuldigen, daß das Kopenhagener Ministerium einen Volksaufstand fürchtete, wenn es die Wahrheit bekannt werden ließ und damit die Flotte alles Prestigiums beraubte, welches dieselbe noch in den Augen der Dänen besaß.

Wenngleich die Preußen, welche nur mit Granaten schossen,

24—25 Treffer in den Rumpf der Själland und des Skjold deutlich einschlagen sahen und sich schon daraus auf einen größeren Verlust an Menschenleben schließen ließ, so würde den dänischen Admiral mit Recht der Vorwurf der Feigheit treffen, daß er mit einem so geringen Verluste, wie der von ihm angegebene, nicht die Preußen, oder wenigstens die Nymphe genommen hat.

Als letztere die Schüsse durch Schornstein und Dampfrohr erhalten, lief sie langsamer, als Själland und Skjold. Dies sahen und mußten die Dänen an den gemessenen Höhenwinkeln eben so gut sehen, wie die Preußen. Weshalb benutzte daher die Själland, die anfänglich in 10 Minuten um circa 2—300 Schritt gegen die Nymphe aufschoß, diesen günstigen Umstand nicht, um durch einen geraden Curs sich der letzteren immer mehr zu nähern und sie statt auf 1700 auf 1000 Schritt zu bringen, wenn die Preußen wirklich so schlecht schossen, „daß die dänischen Schiffe gar keinen Schaden gelitten haben?“ Da sie sich 3—4 Strich achteraus an Backbord der Nymphe befand, hätte sie durch dies Manöver die Peilung auf 5—6 Strich verändert und sie konnte dann ihre sämmtlichen 22 Steuerbordkanonen gebrauchen, ohne abfallen zu müssen. Dann wäre aber die Nymphe verloren gewesen; es standen dann 1 gezogener 24=Pfünder, 3 gezogene 12=Pfünder und drei glatte kurze 36=Pfünder gegen 22 Geschütze von schwerem Kaliber (30=, 60= und gezogene 18=Pfünder), und auf 1000 Schritt Entfernung hätte der Ausgang eines so ungleichen Kampfes nicht lange zweifelhaft sein können. Zwar wurde die Nymphe noch durch einen langen 36=Pfünder und zwei gezogene 24=Pfünder vom Heck der Arcona sowie durch einen gezogenen 12=Pfünder der Loreley unterstützt, allein diese wurden wieder durch den Skjold aufgewogen, und die Loreley durfte wegen ihrer über Wasser liegenden Maschine die Dänen gar nicht so weit herankommen lassen. Weshalb stellte ferner mitten im heftigsten Kampfe die Själland plötzlich ihr Feuer ein und ließ sich zurücksacken? Mußte den Dänen nicht alles daran liegen, wenn sie es irgend vermochten, die kecken Preußen zu nehmen oder zu vernichten, um ihre beständigen Niederlagen auf dem Lande wenigstens zur See in etwas auszugleichen und den Ruhm

ihrer alten Marine zu wahren? Wenn wir also dem dänischen Admiral nicht Feigheit oder die gröbste Ungeschicklichkeit im Manövriren vorwerfen wollen, was er nach unserer Ansicht sicherlich nicht verdient, so vermögen wir uns seine auffallende Handlungsweise nur daraus zu erklären, daß sowohl die Verluste an Menschen, als die Beschädigungen an den Schiffen so bedeutend gewesen sind, um ihn wegen des möglichen Ausgangs sehr besorgt zu machen und ein Verkürzen der Entfernung zu verbieten. Nach und nach sind dann auch nähere Angaben über den wirklichen Verlust der Dänen an jenem Tage nach Preußen gelangt. Die erste Nachricht brachte der Capitain des englischen Schiffes Renown, der bei Arcona von dem dänischen Geschwader angehalten, auf die Själland beordert wurde, vom Admiral die Blockadeerklärung der pommerschen Häfen zur Beförderung an die neutralen Consule in Swinemünde erhielt und etwa eine Stunde lang auf dem Admiralschiff verweilte. Er erzählte, daß die Själland sehr zerschossen und u. A. die ganze Admiralskajüte durch eine Granate, die durch das ganze Schiff geflogen, vollständig zerstört sei. Ebenso hatte ihm ein Officier aus freien Stücken mitgetheilt, daß die Själland 20 Todte habe, und er hatte gesehen, daß die Dampfpumpen beständig im Gange waren.

Wenige Tage darauf kam von Rügen die Nachricht, daß Själland und Skjold am 18ten und 19ten im Prorer Wiek unweit des Landes vor Anker gelegen und reparirt hätten; ja erstere war mit Hilfe von ein Paar Corvetten gelichtet und zum Kielholen auf die Seite gelegt, was jedenfalls Beschädigungen unter Wasser voraussetzte.

Später erfuhr man noch Einzelheiten, sowohl von Deutschen, die zur Zeit in Kopenhagen waren, als durch dänische Blätter selbst und durch Briefe von der Själland, die an die Oeffentlichkeit gelangten. So waren wirklich nur 3 Todte in Copenhagen, der Rest aber heimlich in Trekroner begraben. Der Vorsteven des Skjold war total zerschossen, und während das dänische Ministerium letzterem Schiffe gar keinen Verlust an Menschen vindicirte, erzählten die dänischen Zeitungen, daß eine Granate zwei Matrosen in der Mars des Skjold die Köpfe fortgenommen habe. Ebenso stellte es sich heraus,

daß um jene Zeit nach dem Gefecht nicht, wie es officiell hieß, die Fregatte Niels Juel, sondern die Själland im Dock von Copenhagen gewesen war und reparirt hatte. Endlich haben wir kürzlich aus authentischer Quelle, von einem dänischen Augenzeugen des Gefechts, erfahren, daß die Själland 36 Todte gehabt hat. Ueber die Zahl der Verwundeten und den Verlust des Skjold sprach er sich zwar nicht aus, indessen rechtfertigt diese Angabe vollständig unsere oben aufgestellte Ansicht, daß nicht Feigheit oder Ungeschick, sondern das gute Schießen der Preußen und die furchtbare Wirkung ihrer Präcisionsgeschütze den dänischen Admiral abgehalten haben, den Preußen näher zu rücken und sich noch mehr ihrem verderblichen Feuer auszusetzen.

Die Ueberlegenheit der preußischen gezogenen Geschütze hat sich auch bei dieser Gelegenheit wieder auf das gländzendste bewährt. Von der Arcona sind in dem Kampfe 156, von der Nymphe 84 und von der Loreley 22 Schuß, also preußischer Seits zusammen 262 Schuß in den 2½ Stunden abgegeben worden. Die 20 Schuß der Kanonenboote können kaum dazu gerechnet werden, weil die Entfernung zu groß war.

Nach einer Schätzung, die durchaus nicht zu hoch gegriffen ist, sind dänischerseits mindestens 1200 Schuß, also die vierfache Anzahl gefallen, und waren die Grenzen der Entfernungen 1700—3500 Schritt. Ziehen wir dagegen die beiderseitigen Wirkungen in Betracht, so wird das Verhältniß mehr als umgekehrt. Die Arcona hatte drei, die Nymphe achtzehn, die Loreley einen Treffer im Rumpf, welche jedoch sämmtlich keinen erheblichen Schaden anrichteten, ebenso wenig wie die 20 und resp. 60 Schuß, welche die verschiedenen Theile der Takelage von Arcona und Nymphe trafen. Von den Preußen wurden 25 Treffer im Rumpf der feindlichen Schiffe beobachtet; setzen wir auch nur diese voraus, so stellt sich die Zahl der Schüsse wie 1 (preuß.) : 4 (dänisch), die Zahl der Treffer dagegen, selbst die Kanonenboote mitgerechnet, wie 4½ (preuß.) : 1 (dänisch), d. h. die Preußen haben — worauf es im Gefecht hauptsächlich ankommt — die feindlichen Rumpfe 25mal von 280 Schuß, die Dänen dagegen

nur 22mal von 1200 Schuß getroffen. Ein ähnliches Verhältniß ergiebt sich aus dem bekannt gewordenen Verluste an Menschenleben. Die Preußen hatten auf drei Schiffen 5, die Dänen auf einem 36 Todte. Wahrscheinlich würde sich die Sache aber noch bedeutend mehr zu Gunsten der preußischen gezogenen Geschütze gestalten, wenn der genaue Verlust der Dänen festgestellt wäre.

Nach den Beobachtungen, welche sich im Gefecht machen ließen, standen den Preußen 8—10 gezogene Geschütze (18-Pfünder) entgegen. Man konnte ihre ogivalen Geschosse während des Fluges sehr deutlich unterscheiden, aber auch zugleich, daß ihre Flugbahn sehr unregelmäßig war. Es sah nicht aus, als ob sie sich horizontal um ihre Längenachse drehten, sondern als ob sie sich überschlügen, wenn gleich dies eine optische Täuschung gewesen sein mag. Mit ziemlicher Sicherheit darf man annehmen, daß während des 2½stündigen Gefechtes jedes dänische gezogene Geschütz 10 Schuß gethan hat, und wenn wir auch nur 8 als die Zahl derartiger Kanonen auf beiden Schiffen annehmen, aus ihnen 80 Schuß gefallen sind. Von diesen 80 Schuß hat eine Granate den Rumpf der Arcona getroffen und deren ganzen Menschenverlust herbeigeführt. Eine zweite ist über der Nymphe geplatzt und möglicher Weise war es die, welche in der Großmars Stange und Eselhoofd entzweischlug, aber eine so geringe Trefferzahl flößte jedenfalls wenig Respekt vor den gezogenen dänischen Geschützen ein. Die auf Arcona und Nymphe gefundenen Sprengstücke dieser Geschoßart ergaben ein 18pfündiges Kaliber. An dem größeren Stücke von der Nymphe befand sich noch die rhombische Führungsplatte von Zink, um das Geschoß durch die Züge zu leiten, so wie das Stück eines metallenen Zünders mit einer messingenen Feder. Es ließ sich daraus schließen, daß die Dänen ihre früheren langen 18-Pfünder Marinegeschütze zu gezogenen nach französischem Vorladungssystem eingerichtet hatten und daß die Zünder mit Percussion versehen waren, um die Granaten wie die preußischen unmittelbar nach dem Einschlagen explodiren zu lassen. Daß die gezogenen Granaten aber zugleich auch Zeitzünder hatten, sah man an dem Springen derselben in der Luft.

Wie schon bemerkt, bedienten die Dänen ihre Geschütze ungemein schnell und ihre Seitenrichtung war eine außerordentlich genaue. Die Geschosse der verschiedenen Lagen hielten wunderbar Strich und sehr selten ging ein Geschoß vorn oder hinten vor den Schiffen vorbei. Dies bewies, daß trotz der Schnelligkeit nicht mit Ueberstürzung geschossen wurde, weil auch auf die resp. Raumveränderung der Schiffe Rücksicht genommen werden mußte, um ein solches Resultat zu erzielen. Dagegen war die Höhenrichtung desto schlechter. Fast sämmtliche Vollkugeln gingen 50—100 Schritt zu kurz, fast sämmtliche Granaten eben so viel zu hoch. Die zwei Kugelschüsse in den Rumpf der Arcona waren Preller und unter den 18 Rumpfschüssen der Nymphe — sämmtlich Vollkugeln — befanden sich nur drei directe Treffer. Die constante Wiederkehr dieser Erscheinung läßt als Erklärung nur voraussetzen, daß die Ladung der Vollgeschosse zu klein, die der Granaten dagegen zu groß bemessen ist.

Wir wissen nicht, ob die dänischen 30-Pfünder, die in größter Zahl den Preußen gegenüber standen, für Granatfeuer eingerichtet sind, was wir jedoch annehmen müssen. Ist es nicht der Fall, so hat das dänische Ministerium, im Gegentheil haben aber die Capitaine des Själland und Skjold einen großen Fehler gemacht. Jenes mußte wissen, daß auf hölzernen Schiffen in der Jetztzeit nur noch Granatkanonen entsprechende Wirknng haben, und derselbe Vorwurf trifft Själland und Skjold, wenn sie Granaten aus den 30-Pfündern feuern konnten und sie es unterließen. Die Preußen schossen nur mit Granaten bis auf wenige Vollkugeln aus den beiden 30-Pfündern Nr. 1. der Arcona. Hätten die Dänen dasselbe gethan, so hätten die 18 Rumpfschüsse in der Nymphe wahrscheinlich das Schicksal des kleinen Schiffes besiegelt.

Die Anwendung von Vollkugeln gegen Holzschiffe ist unserer Ansicht nach überhaupt veraltet. Ihre Wirkung ist verhältnißmäßig zu gering, um nicht unter allen Umständen von der Granate weit übertroffen zu werden. Das Object eines Seekampfes kann immer nur sein, das feindliche Schiff möglichst schnell außer Gefecht zu setzen, und diesen Zweck erreicht man mit Granaten besser als mit Vollkugeln.

Eine solche macht ein einfaches Loch in die Schiffswand, das selbst in oder unter der Wasserlinie wenig, über derselben aber gar keine Gefahr für das Schiff mit sich bringt. Die Fasern des Holzes ziehen sich gleich wieder so zusammen, daß dort, wo eine 6—7zöllige Kugel durchgeschlagen, kaum ein Zoll für das eindringende Wasser bleibt, welches überdem ohne weitere Anstrengungen von den Lenzpumpen der im Gange befindlichen Maschinen fortgeschafft wird.

Ein modernes Kriegsschiff hat so viel kräftig wirkende Pumpen, daß selbst zwanzig bis dreißig Kugellöcher in der Wasserlinie es nicht zum Sinken bringen würden, geschweige denn fünf bis zehn, wie dies höchstens in einem Gefechte vorkommt. Ebenso müßte es ein höchst unglücklicher Zufall sein, wenn eine Rundkugel mehr als drei Mann außer Gefecht setzte. Eine 7—8zöllige Granate dagegen reißt in eine Schiffswand, in der sie explodirt, erfahrungsmäßig Oeffnungen, die einen ebenso großen Umfang in Quadratfuß einnehmen können, als das Geschoß Zolle im Durchmesser hat. Eine bis zwei solcher Oeffnungen in der Wasserlinie, die sich nicht mit Pflöcken verstopfen lassen, reichen aber hin, um den Gegner zum Sinken zu bringen, wie dies in neuester Zeit die von der Alabama zerstörte Hatteras und die Zerstörung der Alabama selbst bewiesen haben.

In größeren Kriegsschiffen liegen alle wesentlichen Maschinentheile so wie die Pulverkammern 2—3 Fuß unter der Wasserlinie; für Vollkugeln sind dieselben daher unerreichbar, wenn nicht ganz besondere Umstände eintreten, auf die aber nicht gerechnet werden darf. Springt dagegen eine Granate im Schiff, so geht der Streuungskegel ihrer Sprengstücke ebenso sehr nach unten wie nach oben, und wenn sie, wie bei großen Entfernungen unter einem Winkel von 15—20 Grad einfällt, hauptsächlich nach unten. Bei jedem Granattreffer hat man deshalb die Chance, daß Sprengstücke in die Maschine fliegen und diese beschädigen oder daß sie von oben durch die Decke schlagen und die Pulverkammer treffen. Außerdem setzen sie viel mehr Menschen außer Gefecht, als Kugeln, und vor Sebastopol verlor ein englisches Linienschiff durch eine russische Granate 50 Mann. Ebenso haben die Dänen zugegeben, daß eine preußische Granate auf der Själland 19

Mann tödtete und verwundete. Endlich aber wird das Springen fast einer jeden Granate an Bord von Feuersgefahr begleitet und ihre Wirkung dadurch noch um so furchtbarer.

Auf den preußischen Kriegsschiffen sind deshalb schon seit 8 Jahren die 36pfd. Granatkanonen allgemein als Breitseitengeschütze eingeführt und auch bei den meisten andern Nationen ist dasselbe angestrebt.

Gegen Panzerschiffe kommt freilich wieder das Vollgeschoß, sowohl in runder als hauptsächlich in ogivaler und in Bolzenform zur vollen Geltung, weil bis jetzt noch keine Granaten construirt werden konnten, die ohne wirkungslos zu zerschellen, durch oder auch nur in einen 4½ bis 5zölligen Eisenpanzer zu bringen vermochten. Bei den täglichen Fortschritten unserer Artillerie und der Anwendung von Stahl zu Geschossen wird es jedoch nicht lange dauern, bis auch Granaten erfunden werden, die diesen Zweck erfüllen.

Die preußische Marine-Artillerie ließ in dem Gefechte am 17ten wenig zu wünschen übrig. Das Material war vorzüglich und namentlich haben die gezogenen Geschütze geleistet was von ihnen in Bezug auf Treffähigkeit und zerstörende Wirkung erwartet werden konnte. Die Zündervorrichtung ist im Seegefecht eine ganz vorzügliche. Das Geschoß crepirt entweder in der ersten Wand oder unmittelbar dahinter zwischen der Mannschaft, kann aber nie, wie die Granaten mit Zeitzündern, als einfache Kugel durch beide Wände gehen. Ein Uebelstand ist freilich nicht abzuleugnen. Man darf bei unsern gezogenen Geschützen nie auf Preller rechnen, wenn diese nicht innerhalb 10—15 Fuß vor der Schiffswand auf das Wasser schlagen, weil das Geschoß in dieser Entfernung nach dem Aufschlagen crepirt. Indessen Zeitzünder verlöschen auch fast immer beim Prellen und dann ist die Wirkung der Granate in der Schiffswand ebenso unerheblich wie die der Vollkugel. Außerdem kann man die Remedur dieses Uebelstandes auch darin finden, daß man die Geschützcommandeure auf besseres Schießen einübt.

Ein weiterer Fehler der preußischen gezogenen Geschütze, namentlich der 24-Pfünder, war das Klemmen ihrer Kolben, dessen Lösen dann bisweilen mehrere Minuten in Anspruch nahm und die Bedie-

nung sehr verlangsamte. Dieser Fehler, gegen den auch in der Armee die verschiedensten Mittel fruchtlos angewendet worden sind, ist später durch Ausbohren des hinteren Seelentheils beseitigt, war aber im Gefecht außerordentlich störend.

Er fand sich nicht bei allen, jedoch bei vielen Röhren, und da seine Unbequemlichkeit sehr empfunden wurde, hat er wahrscheinlich auf die Erfindung des Keilverschlusses geführt, der jetzt bei allen neuen Geschützen angewandt wird, und mit dem theilweise auch schon die Marine versehen ist.

Die Vorzüge dieses Verschlusses sind so wesentlich, die Bedienung des Geschützes wird durch ihn und den Wegfall des Preßspahnbodens so vereinfacht, daß es kaum passendere Hinterladungsgeschütze für Schiffsgebrauch geben dürfte, namentlich da auch die Construction der Laffeten eine höchst glückliche und angemessene ist. Die Bedienung eines gezogenen 12-Pfünders auf Breitseit-Laffeten preußischer Construction (24-Pfünder mit Keilverschluß hat die Marine bis jetzt noch nicht) erfordert nicht mehr als 4 Mann und einen Geschoßträger. Der glatte 36-Pfünder Nr. 1 dagegen, dessen Tragweite und Trefffähigkeit noch bedeutend hinter dem 12-Pfünder zurücksteht, während das Geschoßgewicht nur wenig von einander abweicht (die 12-Pfünder Granate wiegt 28, die 36-Pfünder 34 Pfd.), gebraucht in der Batterie 14 und auf Pivotlaffeten 16 Mann. Sein Rohrgewicht beträgt außerdem 80 Ctr., das des 12-Pfünders nur 28 Ctr.

Aus dieser Vergleichung kann auch der Laie die Vorzüge der preuß. gezogenen Geschütze vor den glatten leicht entnehmen, und wir sind daher der Ansicht, daß eine durchgängige Bewaffnung der hölzernen preußischen Kriegsschiffe mit gezogenen Geschützen, und zwar mit 24-Pfündern Keilverschluß, deren Wirksamkeit um das doppelte erhöhen wird.

Neben der gewaltigen Wirkung der 24-Pfünder Granaten gegen Holzschiffe giebt es kein Geschütz von entsprechendem Kaliber, das sich schneller und leichter bedienen läßt, und das weniger Mannschaft erfordert. —

Diese Betrachtungen haben sich uns aufgedrängt, als wir die

militärische Seite des Gefechts berücksichtigten und wir wünschen, daß sie werth sind, an maßgebender Stelle in Erwägung gezogen zu werden.

Wie schon oben bemerkt, hatte der Admiral von Dockum dem Capitain des englischen Schiffes Renown Schreiben an die neutralen Consuln in den Pommerschen Häfen mitgegeben. Sie waren vom 18. März aus der von dem dänischen Geschwaderchef erfundenen „Bai von Stettin“ datirt und enthielten die Benachrichtigung, daß die zum 15. d. M. angekündigte Blockade von Swinemünde jetzt wirklich hergestellt sei. Diese „Bai von Stettin“ ist seiner Zeit hinreichend commentirt worden, um hier noch einmal näher darauf zurückzukommen. Wir beschränken uns daher darauf, die Erfindung dieses neuen geographischen Begriffs als eine Sache zu bezeichnen, die weder mit unsern Anschauungen von dem Character eines Officiers, noch mit der Stellung eines Admirals zusammenklingt. Sie involvirte einmal fremden Mächten gegenüber eine absichtliche Täuschung und konnte andrerseits dem Ruf des Admirals als Seemann nicht förderlich sein. Es giebt auf den Karten wohl eine Bucht von Swinemünde, die von Swinehoofd bis zum Strecklenberge geht, aber keine Bai von Stettin, welche sich bis Arcona erstreckt, wo jene Briefe geschrieben wurden. Nach dieser Notification wurde allgemein angenommen, das dänische Geschwader würde jetzt Swinemünde so eng einschließen, wie es der Begriff einer „effectiven Blockade“ erheischt. Diese schreibt zwar nicht vor, daß die feindlichen Schiffe sich in einer bestimmten Entfernung von dem blockirten Hafen halten müssen, wohl aber, daß diese Entfernung so gering sei, um jedes Aus- und Einlaufen von Schiffen zu verhindern. Der dänische Admiral faßte die Sache jedoch von einem weiteren Gesichtspunkte auf. Er hielt sich mit seinem Blockadegeschwader stets auf den Grenzen der „Bai von Stettin“, während nicht nur die preußischen Kriegsschiffe häufige Recognoscirungsfahrten unternahmen, die sich auf fünf bis sechs Meilen im Umkreise von Swinemünde erstreckten, ohne von den Dänen etwas zu sehen, sondern eine beträchtliche Zahl Kauffahrtheischiffe unangetastet in den nächsten drei Wochen nach dem Gefechte in Swinemünde aus- und einliefen.

Man wußte nicht recht, was man von diesem sonderbaren Benehmen der Dänen denken sollte. Es lag nahe, dem Admiral v. Dockum Mangel an Muth unterzuschieben, indessen sind wir der Ansicht, daß dies ein ungerechter Vorwurf ist, und ersterer auf Befehl seiner Regierung sich in so großer Entfernung von den blockirten Häfen halten mußte. So unangenehm dieser Befehl Officiere und Mannschaften des dänischen Geschwaders berühren mochte, hatte er vom Standpunkte des dänischen Ministeriums aus eine gewisse Berechtigung. Der kühne Angriff der Preußen, die Ueberlegenheit ihrer gezogenen Geschütze und die bedeutenden erlittenen Verluste mußten die dänische Regierung bedenklich machen. Wenn ihre Flotte Swinemünde auf eine bis zwei Meilen blockirte, so lag die Wahrscheinlichkeit vor, daß diese Angriffe sich bei jedem guten Wetter wiederholen würden, aber in einem für die Preußen weit günstigerem Verhältnisse. In solcher Nähe des Hafens konnten sich sämmtliche Kanonenboote ohne große Gefahr daran betheiligen, zur Hälfte mit den größeren Schiffen einen Frontangriff machen, zur Hälfte von dem Greifswalder Bodden aus dem Feinde in den Rücken fallen. Damit brachten die Preußen aber noch 38 gezogene 24-Pfünder und 4 68-Pfünder Bombenkanonen mehr in das Gefecht und die Dänen hatten daher alle Aussicht, ihre Schiffe nach einander vernichtet und genommen zu sehen, ohne die Hoffnung den Preußen viel Schaden zuzufügen. Einer solchen Niederlage zur See durfte sich jedoch die dänische Regierung nicht aussetzen, wenn sie nicht eine Revolution in Kopenhagen heraufbeschwören wollte, und diese Rücksicht erklärt die nicht beneidenswerthe Tactik des Herrn v. Dockum.

In Deutschland fehlte es jedoch ebenfalls an einer richtigen Beurtheilung der Verhältnisse, und auch die preußische Marine hatte darunter zu leiden. Der glückliche Ausgang des Gefechtes bei Jasmund hatte im Inlande zu einer Ueberschätzung der eigenen, und zu einer Unterschätzung der feindlichen Kräfte Anlaß gegeben. Man glaubte allgemein, die preußische Marine sei der dänischen vollständig gewachsen, man erwartete bald eine Wiederholung des 17. März, und machte, als diese immer auf sich warten ließ, allerlei Glossen, die nicht leise genug gesprochen wurden, um nicht auch das Ohr der Marine zu er-

reichen, und diese die Bitterkeit ungerechter Vorwürfe empfinden zu lassen.

Der dänische Admiral hatte einmal den Fehler gemacht, den Preußen den Rückzug nach Swinemünde offen zu lassen, aber er hütete sich wohl vor einer Wiederholung desselben und detachirte fortan seine schnellste und beste Fregatte, die Jylland von 44 Kanonen, nebst einem Raddampfer ostwärts. Ebenso legte er einen außerordentlich schnellen von Schweden gemietheten Avisodampfer in die Nähe der Oderbank, um die Bewegungen der Preußen zu überwachen, und je nach Umständen nach Osten oder Norden Nachricht zu bringen.

Sobald die preußischen Schiffe den Hafen verließen, zog sich der Aviso, der auf vier bis fünf Meilen Entfernung wohl deutlich jene sehen, aber wegen seiner niedrigen Takelage selbst schwer und höchstens an seinen Rauchsäulen bemerkt werden konnte, in gleich bleibender Entfernung vor ihnen zurück, und beobachtete sie. Wären diese daher noch einmal bis Jasmund oder Arcona vorgegangen, um den dort stationirten Dänen ein Gefecht anzubieten, so wäre das östliche Geschwader sofort durch den Aviso benachrichtigt, direct nach dem Hafen von Swinemünde gesteuert, und hätte den Preußen den Rückzug verlegt. Diese wären also bei solchem Manöver in dieselbe unangenehme Lage gekommen, wie die Dänen bei einer engen Blockade von Swinemünde, d. h. sie hätten die fast sichere Aussicht gehabt, vernichtet oder genommen zu werden, ohne den Dänen verhältnißmäßig zu schaden. Wenn nun auch der Verlust eines unserer Schiffe durch solche Uebermacht immer keine Schande für die Marine gewesen wäre, so geboten doch andre Rücksichten, unsern kleinen Bestand zu schonen, und wenn möglich nichts davon zu opfern. Gesetzt die Preußen hätten die Dänen abermals zehn Meilen weit aufgesucht, sich auf das tapferste mit ihnen geschlagen, wären aber, wie dies bei der Uebermacht jetzt vorausgesetzt werden mußte, vernichtet oder genommen — hätte ein solcher Ausgang der Marine oder dem Lande nützen können? Wir müssen dies durchaus verneinen und das Gegentheil annehmen. Wenn auch der Verlust des Materials von einem Lande wie Preußen leicht verschmerzt wäre, weil es sich mit Gelde leicht wieder ersetzen läßt, so

war dies doch keineswegs mit dem Personal der Fall. Auf den großen Schiffen und den Kanonenbooten befand sich an Officieren, Unterofficieren und Mannschaften fast der ganze Kern der preußischen Marine. Es war anzunehmen, daß die Preußen sich nicht eher ergeben hätten, bis auch das letzte Geschütz nicht mehr bedient werden konnte, und unsere Marine würde durch den Verlust dieses Personals, dessen Heranbildung so viel Jahre erfordert hat, auf das empfindlichste betroffen, und um zehn Jahre zurückgebracht sein. Schiffe lassen sich mit Gelde erkaufen, Officiere und Unterofficiere wollen herangebildet sein, und das erfordert Zeit.

Hätte durch ein solches Opfer irgend ein großes Ziel erreicht werden können, so wäre es nicht nur zu entschuldigen, sondern vielleicht geboten gewesen, und die Marine hätte es gern für das Vaterland gebracht, aber es lag nichts dergleichen vor und man erreichte viel mehr dadurch, daß unsere drei großen Schiffe kampffähig blieben.

Die Dänen wurden dadurch gezwungen ihre gesammte Flotte in Dienst zu stellen und zu halten. Während sie im Jahre 1848 die Blockade der preußischen und deutschen Küsten mit einigen Segelschiffen und Raddampfern effectiv durchführten, mußten sie sich jetzt darauf beschränken, dieselbe für einzelne Häfen auf dem Papiere anzukündigen, und mit enormen Kosten ein Dampfgeschwader von 12 größeren Schiffen unterhalten, um nur die möglichen Angriffe der Preußen abzuwehren. Wären diese vernichtet worden, dann hatten die Dänen wieder freies Spiel. Mit zwei Fregatten und einigen Raddampfern konnten sie dann sämmtliche Kanonenboote in Schach halten und die preußische Küste blockiren, den ganzen Rest ihrer Flotte aber zur Unterstützung ihrer Landarmee verwenden. Dadurch wären den Alliirten große Nachtheile für ihre Operationen erwachsen, und die Klugheit gebot deßhalb dem Admiral Jachmann, so wie später dem Prinzen Adalbert, nicht unverständigen Ansichten zu Liebe unsere paar Schiffe auf das Spiel zu setzen, sondern durch ihre Conservirung der Marine und dem Vaterlande wirklich zu nützen.

Die Aufgabe der preußischen Marine war es, eine effective Blockade der Dänen abzuwehren und die Hauptmacht der dänischen

Seestreitkräfte von einer Cooperation mit ihrer Landmacht abzuhalten. Diese Aufgabe hat sie ehrenvoll gelöst und damit geleistet, was billigerweise von ihr zu verlangen war. Wo es irgend die Umstände gestatteten, hat sie den Dänen den Kampf angeboten. Daß diese ihn nicht annahmen, war nicht Schuld der Preußen. Diese haben ihre Schuldigkeit gethan. Man gebe ihnen Schiffe, dann werden sie den Kampf nicht allein anbieten, sondern ihn erzwingen und den Sieg erfechten.

Am 27. März übernahm der Prinz Adalbert das active Commando über sämmtliche im Dienste gestellte Kriegsfahrzeuge und schiffte sich zu diesem Behufe auf der Grille ein. Am selben Tage erschien auch das dänische Blockadegeschwader in einer Entfernung von zwei Meilen vor dem Hafen von Swinemünde. Es hatte während der Nacht und des größten Theils des Tages stark genebelt, und die feindlichen Schiffe waren wahrscheinlich gegen ihren Willen in solche Nähe des Hafens getrieben. Als es Nachmittags klar wurde und sie unsere Schiffe bemerkten, die sofort Dampf machten, steuerten sie unverweilt nördlich, und waren aus Sicht verschwunden, bevor die Preußen noch Dampf machten.

In der Zwischenzeit waren 16 neue eiserne 12=Pfünder mit Keilverschluß nebst den dazu gehörigen Laffeten fertig geworden, die zur stärkeren Armirung der Schiffe verwandt wurden. Arcona und Vineta erhielten jede zwei für das Oberdeck, die Nymphe dagegen 8, wofür sie vier 12=Pfünder mit Kolbenverschluß abgab, so daß ihre Bewaffnung jetzt wieder aus 17 Geschützen, 11 gezogenen und 6 glatten bestand.

Die letzten beiden 12=Pfünder ließ der Prinz auf die Grille setzen. Obwol vielerlei Bedenken gegen diese Maßnahmen geltend gemacht wurden, weil das Schiff angeblich zu schwach sei, um solche Geschütze zu tragen, zeigte sich hierbei einmal wieder, daß sich viel möglich machen läßt, wenn nur die nöthige Energie und der gute Wille vorhanden sind. Nach drei Tagen waren die 12=Pfünder montirt, das kleine Schiff vermochte sie sehr gut zu tragen und sie leisteten später so vortreffliche Dienste, wie nur irgend zu wünschen war.

In der ersten Hälfte des April wurden fast täglich von den Preußen Recognoscirungen vorgenommen, die sich ostwärts bis Cammin und nordwärts bis zur Oie erstreckten, und mithin einen Umkreis von fünf Meilen begriffen. Die Dänen hielten sich jedoch beständig in der Nähe des Tromper Wiek, so wie westlich von Rügen, und es war ihnen offenbar sehr darum zu thun, die preußischen Kanonenboote an einem eventuellen Uebergange nach Schleswig zu hindern. Das Gelingen dieses Manövers hätte allerdings einen bedeutenden Einfluß auf den Gang der kriegerischen Ereignisse auf der cimbrischen Halbinsel geübt. — Der Uebergang der Alliirten nach Alsen und Fühnen wäre durch die Unterstützung von 20 Dampfkanonenbooten nicht nur bedeutend erleichtert, sondern auch der Rückzug der dänischen Armee auf das äußerste gefährdet worden. Die Dänen überwachten deshalb mit der größten Sorgsamkeit das Seegatt der Rügenschen Gewässer bei Dornbusch, und hatten ihr allmälig bis auf 9 größere Dampfschiffe verstärktes Geschwader an der Rügenschen Küste so geschickt vertheilt, daß es sich sehr leicht vereinigen und auf die Kanonenboote werfen konnte.

Es waren an den höheren Punkten der Rügenschen Küste Telegraphen errichtet, und durch ihre Mittheilungen wurde der Prinz Admiral täglich von den Bewegungen der Dänen unterrichtet; wie gesagt, beschränkten sich diese jedoch nur darauf, ein Auslaufen der Kanonenboote zu verhindern.

Es ist vielfach darüber gesprochen und getadelt, daß die Kanonenboote sich trotzdem nicht durchgeschlagen und den Versuch gemacht haben nach Schleswig zu gehen, aber das Wagniß eines solchen Unternehmens war zu groß und hatte zu wenig Aussicht auf Gelingen, als daß es hätte riskirt werden können.

Um von Dornbusch nach Schleswig oder auch nur nach Fehmarn zu kommen, mußten die Boote eine Strecke von 30 Meilen über See zurücklegen. Sie hatten zwar drei Häfen bis dahin, Warnemünde, Wismar und Travemünde, allein bis zum ersteren betrug die Entfernung immer noch über 15 Meilen, die lediglich über See zurückgelegt werden mußten. Die Formation der preußischen und mecklenburgischen

Küste von Rügen bis Warnemünde ist so steil anlaufend, daß die Boote sich bei einer Verfolgung durch größere Schiffe nicht auf flaches Wasser zurückziehen konnten und stets für deren Geschütze erreichbar blieben. Wenn auch einzelne Kanonenboote unter günstigen Umständen eine Fahrt von 9 Meilen erreichten, so mußten sie sich doch nach den schlechtesten Läufern richten, um zusammen zu bleiben. Selbst bei stillem Wetter war daher nur auf eine Durchschnittsfahrt der Flottille von 7½ bis höchstens 8 Meilen zu rechnen, während man am 17. die Entdeckung gemacht hatte, daß die großen dänischen Schiffe mindestens 10 Meilen machten. Ebenso war der Umstand nicht zu vergessen, daß um die damalige Jahreszeit in jener Gegend der Ostsee fast stets westliche Winde herrschten. Dieser erregte Seegang machte die Schüsse der Boote höchst unsicher und eine ganz gewöhnliche Briese von vorn reducirte ihre Fahrt auf 5—6 Meilen, während größere Schiffe dadurch höchstens 1 Meile von ihrer Schnelligkeit einbüßten und die Sicherheit ihres Feuers äußerst wenig beeinträchtigt wurde.

Alle diese Umstände verdienten an maßgebender Stelle reifliche Erwägung und sie fielen so schwer in das Gewicht, daß andere Wünsche und Rücksichten dagegen zurückstehen mußten. Die preußische Marine war so klein, daß man ohne einen großen Zweck nicht einen wesentlichen Theil ihres Bestandes opfern durfte, und wie schon einmal bemerkt, wurden die Dänen schon durch die Bewachung der Kanonenboote allein genug in Athem gehalten und der hauptsächlichste und wirksamste Theil ihrer Flotte gehindert, die Armee zu unterstützen.

Am 31. März ließen sich abermals sechs große dänische Schiffe in einer Entfernung von drei Meilen vor Swinemünde sehen, steuerten jedoch, als sie bemerkten, daß die Preußen Anstalt zum Verlassen des Hafens machten, ostwärts und waren bald aus Sicht. Ebenso wenig hielt eine Fregatte Stand, als der Prinz Admiral am 2. April mit 8 Dampfkanonenbooten ihr bei Dornbusch, zwei Meilen von Lande, ein Gefecht anbot und am 4. April konnten Arcona und Nymphe ungestört Schießübungen nach einem in der Nähe von Swinehoofd verankerten Scheibenschiffe abhalten.

Die Corvette Vineta war indessen so weit gediehen, daß sie am

7. April eine Probefahrt machen konnte. Diese erstreckte sich bis jenseits Hela und in in Nähe von Pillau. Schon seit längerer Zeit waren die Dänen durch ihre gut bedienten Spione von der bevorstehenden Kampfbereitschaft der Vineta unterrichtet, und seit den letzten 14 Tagen hatten sich mehrere ihrer Schiffe bei Hela gezeigt, um sie zu beobachten. Die Vineta sah bei der Probefahrt jedoch keine feindlichen Schiffe und ebenso ungehindert hielt sie einige Tage darauf ihre Schießübungen bei Oxhöft. Durch die an der Küste errichteten Telegraphen wurde jedoch bekannt, daß zwei Raddampfer, ein Panzerschooner und ein Dampfkanonenboot zwischen Rixhöft und Hela und außerdem die der Vineta an Schnelligkeit gleichkommende Fregatte Jylland in der Nähe von Jershöft stationirten — fünf Schiffe mit 60 gegen eins mit 30 Geschützen — um die Vereinigung der Vineta mit dem Swinemünder Geschwader zu verhindern.

Am 14. April recognoscirte der Prinz Admiral mit Grille, Arcona, Nymphe und fünf Kanonenbooten. Während Arcona und Nymphe ostwärts gingen, aber ohne feindliche Schiffe gesehen zu haben, Nachmittags wieder nach Swinemünde zurückkehrten, steuerte die Grille mit den Kanonenbooten nordwärts. Da auch jenseits der Oie keine Dänen in Sicht waren, wies der Prinz den Kanonenbooten Station bei Thiessow an und lief mit der Grille allein noch einige Meilen nordwärts. Auf der Höhe von Jasmund fand Prinz Adalbert das Linienschiff Skjold und die Fregatte Själland, während vier andere Schiffe noch weiter nördlich lagen. Der Oberbefehlshaber besann sich keinen Augenblick die beiden genannten Schiffe zu engagiren, und es entspann sich nun ein Gefecht, wie die Seekriegsgeschichte wohl kein zweites aufzuweisen hat. Ein Avisoschiffchen mit 2 Geschützen schlug sich fast zwei Stunden lang mit zwei großen Kriegsfahrzeugen von zusammen 108 Kanonen. Die Grille selbst feuerte nur 30 Schuß, die Dänen dagegen beruhigten sich nicht mit einer so geringen Zahl; sie gaben ganze Breitseiten und feuerten mindestens 300 Schuß auf das leichtfüßige Fahrzeug, das auf 4000 Schritt Entfernung haltend, alle Bemühungen des dänischen Admirals, ihm näher zu kommen, vereitelte, und, mit halber Kraft dampfend, das

Gefecht nach der Nähe von Swinemünde zog. Als gegen vier Uhr vom Swinemünder Feuerthurm der Kampf bemerkt und signalisirt wurde, liefen Arcona und Nymphe wieder aus und nahmen zwei Meilen vor dem Hafen Aufstellung, um die Grille zu unterstützen. Diese erschien gegen 6 Uhr mit ihren Verfolgern, indessen bedurfte sie keiner Unterstützung. Sie hatte eine halbe Stunde lang ihre Maschine mit voller Kraft angehen lassen und war den Dänen eine Meile vorgelaufen. Vergebens wartete aber das preußische Geschwader auf deren Herankommen. Sie nahmen wiederum das angebotene Gefecht nicht an und steuerten — wohl in Erinnerung an die Verluste des 17. März — nordwärts ab.

Das Resultat dieses Gefechtes konnte natürlich kein großes sein. Es mußte von Seiten der Grille auf große Distanzen geführt werden, da ihre Maschine über Wasser liegt und im Nahkampfe zu leicht Beschädigungen ausgesetzt gewesen wäre. Trotzdem hätte die allen Gliedern des Hohenzollerschen Hauses innewohnende persönliche Tapferkeit Prinz Adalbert fast die nöthige Vorsicht vergessen lassen. Es pfiffen nicht nur mehrere feindliche Geschosse durch die Takelage der Grille, sondern zwei Granaten sprangen in so unmittelbarer Nähe des Schiffes, daß ihre Stücke der Besatzung um die Köpfe flogen, ohne jedoch Schaden anzurichten. Von den 30 Schuß der Grille wurden zwei Treffer beobachtet, welche in den Rumpf der Själland schlugen. Ueber ihre Wirkung ist jedoch nichts bekannt geworden.

Wenn dies Gefecht nun auch in materieller Beziehung nur unbedeutende Folgen hatte, so zeigte es doch andererseits, welch' mächtiger Factor die Schnelligkeit der Schiffe in einem Seekampfe ist. Das geschwindere Schiff hat den halben Sieg — caeteris paribus — stets auf seiner Seite, ja es braucht sich, wie dies die Grille gezeigt, nie davor zu scheuen, einen an Geschützzahl weit überlegenen Gegner anzugreifen, weil ihm immer Aussicht auf Erfolg bleibt. Es kann die ihm günstigste Zeit und den Ort des Kampfes bestimmen, vermag sich die passende Entfernung zu wählen, dieselbe unabhängig von den Manövern des Gegners nach Belieben zu verringern oder zu vergrößern und kann den Kampf abbrechen, sobald ihm dies passend erscheint.

Es kann nie vom Feinde zum Gefecht gezwungen werden, wohl aber diesen dazu nöthigen, und hat somit alle Chancen eines eventuellen Sieges in der Hand. Eine der wichtigsten Eigenschaften eines Kriegsschiffes ist daher größtmögliche Schnelligkeit, und es kann nicht genug Werth darauf gelegt werden, diese zu erlangen.

Man construire lieber ein Schiff, das 14 Knoten läuft, eine halbe Million kostet und nur 15 Geschütze führt, als ein solches mit 30 Kanonen für 400000 Thaler, das aber nur 12 Knoten macht. Das erstere wird im Kriege mehr werth sein, als zwei der letzteren.

Das Beispiel der Grille und der Erfolg ihrer Armirung hat aber auch andererseits den Hansestädten gezeigt, wie wenig von dem kriegerischen thatkräftigen Blute ihrer Vorfahren noch in ihren Adern fließt. Es hat nicht an urtheilsfähigen Stimmen gefehlt, welche ihnen zu rechter Zeit riethen, ihre eigenen schnellen Seedampfschiffe oder andere gekaufte mit gezogenen Geschützen zu armiren und damit die Blockade ihrer Küsten abzuwehren. Statt dessen wurde die Zeit mit unfruchtbaren Debatten vergeudet, die mit Schwierigkeiten bewilligten Fonds für den Bau von Kanonenbooten bestimmt, die erst nach Jahresfrist fertig sein konnten, und die Dänen nahmen währenddem ruhig und unbehelligt die Schiffe vor Elbe und Weser fort. Drei Dampfer mit 12—13 Knoten Geschwindigkeit und jeder mit vier gezogenen Geschützen armirt, hätten den Dänen in wenigen Tagen das Handwerk gelegt und der Welt gezeigt, daß die Deutschen nicht nur zu schwatzen, sondern auch zu handeln verstehen.

Am 13. April kündigte das dänische Marineministerium an, daß vom 19. d. M. an auch die Häfen von Danzig und Pillau in Blockadezustand erklärt seien. An diesem Tage erschienen auch drei Schiffe, eine Fregatte — wahrscheinlich Själland — und die beiden Raddampfer Geyser und Holger Danske in der Danziger Bucht. Die Vineta, unter Commando des Corvettencapitain Köhler, machte sofort Dampf auf und ging ihnen entgegen. Die Dänen erwarteten die Corvette jedoch nicht, sondern steuerten unter Dampf und Segeln nordöstlich. Die Vineta folgte ihnen circa 6 Meilen weit, mußte

aber, da jene nicht Stand hielten, von weiterer Verfolgung abstehen, weil der Wind sich südlich gezogen hatte und das fallende Wasser ihr beim Wiedereinlaufen in den Hafen Schwierigkeiten bereitet hätte.

Die Dänen waren nach Pillau gesteuert und notificirten dort den Beginn der Blockade. Am 20. kamen die Fregatte und ein Raddampfer unter Parlamentärflagge abermals in die Danziger Bucht, wahrscheinlich um ebenfalls die Blockade anzuzeigen. Da sich der Raddampfer indessen dem Hafen mehr näherte, als zulässig war, wurde von den Strandbatterien ein Warnungsschuß abgefeuert, worauf beide Schiffe umkehrten und seewärts gingen.

Die Vineta konnte ihnen diesmal nicht folgen, da der niedrige Wasserstand ihr das Auslaufen nicht gestattete. Dies Schiff befand sich während des Krieges überhaupt in einer höchst peinlichen Lage. Trotz größtmöglicher Erleichterung hatte es noch einen Tiefgang von 19 Fuß. Der mittlere Wasserstand bei Neufahrwasser beträgt 18 Fuß und so konnte die Corvette nur bei starken nördlichen Winden es wagen, den Hafen zu verlassen, weil sie bei der sie erwartenden feindlichen Uebermacht und im Falle von Beschädigungen sich nothwendig den Rückzug offen halten mußte, die Strandbatterien aber zu weit zurücklagen, um das Schiff zu decken, wenn es auf der Rhede vor Anker ging.

Dies war den Dänen wohl bekannt; trotzdem hielten sie es für nöthig, die bei Rixhöft stationirte Fregatte Jylland durch das Linienschiff Skjold ablösen zu lassen und dadurch der Vineta noch 20 Kanonen mehr als bisher entgegen zu stellen.

Nachdem sich dasselbe bereits öfter in der Danziger Bucht gezeigt, ohne daß die Vineta wegen des niedrigen Wasserstandes den Hafen verlassen konnte, erschien es am 30. April Nachmittags aberbermals in Gesellschaft zweier Raddampfer und legte etwa drei Meilen vom Hafen bei. Es gelang der Vineta, durch Vorausbringen der Geschütze, das Schiff auf ebenen Kiel zu legen und auf diese Weise die Barre des Hafens mit großer Schwierigkeit zu passiren. Um 2 Uhr befand sie sich auf der Rhede und dampfte mit voller Fahrt auf die Dänen zu. Der eine Raddampfer zog sich nach der

Putziger Bucht zurück, der andere steuerte ostwärts, und der Skjold etwa eine Meile näher auf den Hafen zu. Die Vineta lief ihm entgegen und feuerte auf 5000 Schritt Entfernung einen Schuß, um ihn zum Gefecht herauszufordern. Das Linienschiff nahm letzteres jedoch nicht an, sondern dampfte zurück und wollte durch seine Manöver die Vineta unstreitig weiter nach See hinaus locken. Hierauf ließ sich jedoch Capitain Köhler nicht ein, sondern steuerte mit voller Fahrt auf den bei Oxhöft liegenden Dampfer los. Er sandte diesem einige Schüsse zu, von denen einer traf, mußte jedoch von weiterer Verfolgung abstehen, da der Skjold jetzt südwärts steuerte und der Vineta, den Weg abzuschneiden suchte. Letztere kehrte deshalb um und ging wieder auf das Linienschiff los, daß jedoch sein voriges Manöver wiederholte und abermals seewärts dampfte. Es lief nahezu so schnell wie die Vineta, und diese mußte sich daher darauf beschränken, auf große Entfernungen 8—10 Schüsse mit ihm zu wechseln, die jedoch ohne Wirkung blieben. Da der Wind heftiger wurde, See aufkam, und es zu dunkeln begann, mußte die Vineta in den Hafen zurück, dessen Untauglichkeit zum Kriegshafen sich nirgends glänzender, aber auch nirgends nachtheiliger für die preußische Marine herausgestellt hat, als bei Gelegenheit dieses Krieges. Das Linienschiff Skjold, ein früheres Segelschiff, in welches eine Schraube gesetzt ist, galt vor dem Ausbruche des Krieges allgemein für ein sehr langsames Fahrzeug, und man behauptete, daß es unter Dampf nicht mehr als 6—7 Meilen machen könne. Dies erwies sich jedoch schon am 17. März als ein großer Irrthum. Arcona und Nymphe liefen an jenem Tage 9½ Knoten, Skjold wie Själland aber mindestens 10, da sie im Anfange des Gefechts schnell auf die Preußen gewannen. In dem Rencontre mit der Grille konnte letztere nach der eigenen Fahrt ermessen, daß der Skjold 11—11½ Knoten machen mußte, und die Vineta fand dasselbe Resultat. Ueberhaupt aber ist bisher die Schnelligkeit aller dänischen Schiffe unterschätzt worden. Mit Ausnahme der Corvette Thor kamen sie den Preußen ziemlich gleich, und die Jylland lief jedenfalls ebensogut 12 Knoten, wie die Vineta. Nur die Grille war

allen überlegen, da sie 14 Knoten machte, und trotz ihrer Kleinheit war sie deshalb von den Dänen am meisten gefürchtet, wozu ihr zweites Gefecht mit der Fregatte Tordenskjold, bei Wittow Posthaus, an der Westseite Rügens, auch gerechte Veranlassung gab.

Am 24. April hatte sich nämlich die erwähnte Fregatte in ziemliche Nähe vor Posthaus gewagt, wo der Prinz mit der Grille und zwei Divisionen Kanonenbooten lag. Die Flotille steuerte unter Führung der Grille sofort auf den Tordenskjold los, der auf 4000 Schritt Entfernung von der Grille allein angegriffen wurde, während die Kanonenboote noch zu fern waren, um Theil an dem Gefechte zu nehmen. Die Schüsse der Grille mußten gut gewirkt haben, wenn auch nur drei Treffer beobachtet wurden, denn die Fregatte machte, ohne das Feuer zu erwiedern, Kehrt und steuerte seewärts. Die Grille verfolgte den fliehenden Feind unter beständigem Feuer, welches dieser jetzt aus seinen Heckgeschützen, aber ohne jegliche Wirkung, zurückgab, bis auf den halben Weg nach Moen, als sich einige schwere Schiffe von Westen näherten und ihren Rückzug bedrohten, wodurch sie zur Umkehr bewogen wurde. Die Kanonenboote, welche dem Tordenskjold nicht zu folgen vermochten, waren zu weit zurückgeblieben, um irgend activen Theil zu nehmen, und die kleine tapfere Grille hatte mithin allein den Ruhm, eine Fregatte von 34 Kanonen in die Flucht geschlagen zu haben.

Ueber die Verluste der letzteren ist officiell nichts bekannt geworden. Analog dem stereotypen einen Kosacken der Russen verloren die Dänen in ihren Seegefechten mit den Preußen wenig oder gar nichts. Das dänische Marineministerium machte demgemäß auch bekannt, daß dem Tordenskjold durch die Grille in dem Gefecht bei Dornbusch nur ein Wanttau zerschossen sei. Später erfuhr man allerdings, daß die Fregatte außerdem noch fünf Todte und neun Verwundete gehabt, und außer anderen geringeren Beschädigungen ihr Fockmast in der Batterie durch einen der wohlgezielten Granatschüsse erheblich zersplittert sei. Zur Ehre der Dänen muß man annehmen, daß sie wenigstens diese Verluste gehabt haben, da ihr kriegerischer Ruf doch zu sehr gefährdet

wäre, wenn eine Dampffregatte von so überlegener Geschützzahl vor einem Aviso die Flucht ergriffen hätte ohne weiteren Schaden, als den eines zerschossenen Wants.

Dies war die letzte Action des preußischen Geschwaders in der Ostsee vor dem Waffenstillstande vom 12. Mai. Zwar wurden noch täglich Recognoscirungen gemacht, jedoch kam es zu keinem Zusammenstoße mehr, obwohl die dänische Flotte bei Rügen seit Anfang Mai um ein Bedeutendes durch die Panzercorvette Dannebrog verstärkt war. Der Dannebrog, ein ehemaliges hölzernes Linienschiff, war, wie der Skjold, mit einer Schraube versehen, aber außerdem gepanzert, in Folge dessen niedriger geschnitten und mit 15 Kanonen armirt, welche geringe Zahl ihm den Namen einer Corvette einbrachte. Während in andern Ländern die Verwandlung von Segelschiffen in Dampfschiffe durch Einsetzen einer Hülfsmaschine in Bezug auf die Geschwindigkeit nur von mittelmäßigen Resultaten begleitet gewesen ist, haben dagegen die Dänen mit Skjold und Dannebrog mehr Glück gehabt. Ersterer lief besser als die meisten Fregatten und Corvetten mit gleicher Pferdekraft (300), obwohl diese gleich als Schraubenschiffe gebaut waren, und nur die Jylland (400 Pferdekr.) war ihm überlegen. Dem Dannebrog wurde sogar eine Geschwindigkeit von 14 Knoten zugeschrieben, und wenn dies auch übertrieben ist, so ergab sich doch später aus einer Fahrtvergleichung zwischen der Grille und ihm, daß er in ruhigem Wasser mindestens zwölf Meilen machte.

Die dänischen Fregatten und Segelkriegsschiffe haben überhaupt von jeher den wohlbegründeten Ruf großer Schnelligkeit genossen und verdanken dies den glücklichen Formen und dem feinen Schnitte ihres Rumpfes unter Wasser. Auch die Gefion zeichnet sich durch außerordentlich schöne Linien aus und erregte beim Docken in Portsmouth die Bewunderung der englischen Schiffsbaumeister in so hohem Grade, daß sie ein Modell des Bodens abnahmen. Das Schiff ist von so vorzüglichem Holze und so sorgfältig gebaut, daß es trotz seines 20jährigen Alters im Rumpfe nicht die geringste schlechte Stelle besitzt und mindestens noch eine Dauer von 20 Jahren garantirt. Es dürfte sich daher wohl empfehlen, die Frage einer gründlichen Prüfung zu unter-

werfen, ob die Verwandlung der Gefion in ein Schraubenschiff der preußischen Marine nicht wesentlichen Nutzen bringen würde. Sie dient zwar jetzt als Artillerieschulschiff, indessen eignet sich zu diesem Zwecke die etwas kleinere Segelfregatte Thetis ebensowohl, und die Marine würde für dieselben Kosten des Neubaues eine stattliche Schraubencorvette gewinnen, ein Zuwachs an Material, das bei ihrer geringen Stärke nur sehr willkommen sein kann.

Der Dannebrog wurde in dänischen Blättern, nach Aussage von competenten ausländischen Fachmännern, als alle gehegten Erwartungen bei weitem übertreffend hingestellt. Indem wir dies hinsichtlich der Schnelligkeit gelten lassen, müssen wir an den sonstigen Vorzügen zweifeln. Die Armatur war zwar sehr schwer und zählte unter anderen zwei 100pfündige Armstrongkanonen, welche der Prinz von Wales seinem Schwiegervater zu diesem Zwecke geschenkt, und die sich wohl mit den preußischen gezogenen 24=Pfündern in vieler Beziehung messen konnten, allein mit der Seefähigkeit des Schiffes muß es doch eine eigene Bewandtniß gehabt haben. Es gehört sonst zu den Unbegreiflichkeiten, weshalb die Dänen dies so gelobte Schiff nicht einmal in das Gefecht brachten oder, nachdem ihnen letzteres früher so oft von den Preußen angeboten, weshalb sie den Dannebrog nicht vor Swinemünde legten. Es mußte ihnen doch alles daran liegen, nicht allein die Schlappe vom 17. März auszuwetzen, sondern auch, wenn irgend möglich, die preußische Seemacht zu vernichten. Weshalb kam der Dannebrog deshalb nicht auf 3—4000 Schritt vor Swinemünde, forderte die Preußen heraus und suchte sie, wenn sie nicht kamen, durch seine schweren Präcisionsgeschosse im Hafen zu vernichten?

Das Unterlassen dieser Maßnahmen ist, wie gesagt, unbegreiflich und läßt sich nur dadurch erklären, daß dem Schiffe entweder Seefähigkeit oder andere Eigenschaften abgingen, um den Chancen eines Kampfes zu begegnen, der so weit von den eigenen Häfen und Küsten geführt werden mußte. Es wird bei den Panzerschiffen vielfach über den Mangel an Steuerfähigkeit geklagt, und auch der Dannebrog sollte daran leiden, wie später, als er zweimal auf Sandbänke gerathen war, erzählt wurde. Vielleicht ist dies der Grund seines

zurückhaltenden Benehmens gewesen, vielleicht auch hat der Rolf Krake durch die preußischen gezogenen Geschosse mehr gelitten, als bekannt geworden ist, oder — wie der Timescorrespondent nach seiner Besichtigung schrieb — „als die Bewunderer von Panzerschiffen gern zugeben möchten."

Wir wenden uns nun zu dem kleinen detachirten Theile der preußischen Marine, welcher sich beim Ausbruche des Krieges im Mittelmeere befand und aus dem eisernen Raddampfer Adler, von vier glatten 68-Pfündern Nr. III., so wie aus den Dampfkanonenbooten Blitz und Basilisk, mit je zwei gezogenen 24-Pfündern, bestand, zusammen also nur 8 Geschütze zählte. Die ursprüngliche Bewaffnung dieser Kanonenboote sind 3 Geschütze (2 gezogene 24-Pfünder, 1 68pfd. Bombenkanone Nr. I.), allein da die Fahrzeuge über den atlantischen Ocean gehen mußten, war aus Rücksicht für ihre Sicherheit in schwerer See der 68-Pfünder (65 Ctnr. Rohrgewicht) nicht mitgegeben.

Das Geschwader, unter Führung des Corvettencapitain Klatt, hatte bereits im Januar, als der Krieg drohte, Befehl zum Zurückkommen erhalten. Bekanntlich entwickelten sich aber die kriegerischen Verhältnisse so schnell, daß die Schiffe, welche wegen ihrer Kleinheit mitten in der stürmischen Witterung des Winters die Reise nur mit großer Vorsicht und langsam machen konnten, die Ostsee nicht mehr erreichten. Sie vermochten dies um so weniger, als die Dänen schon Anfangs Februar die Dampffregatte Niels Juel, die Corvette Dagmar und ein Kanonenboot von zusammen 63 Geschützen nach dem Kanal entsandten, um die Preußen abzufangen und nebenbei deutsche Schiffe zu kapern. Die Maschine des Adler liegt über Wasser, seine Schnelligkeit übersteigt nicht 9 Knoten, und von den Dampfkanonenbooten gilt dasselbe, was wir über diese Klasse von Fahrzeugen im Kampfe mit großen Schiffen auf offenem Wasser gesagt haben. Dazu trat noch die achtfache Ueberlegenheit der Dänen an Geschützen, und es war daher vollständig gerechtfertigt, wenn die Preußen sich nicht auf einen Kampf einließen, der nur mit ihrer gänzlichen Niederlage und Vernichtung endigen konnte. Das Geschwader lief deshalb im

Februar zunächst nach Brest ein und verweilte dort einige Wochen. Als sich dann die Dänen aus dem Kanal nach der Nordsee zurückzogen, um Elbe und Weser zu blockiren, steuerten die Preußen nach dem holländischen Hafen von Nieuwendiep, um dort die Ankunft des österreichischen Nordseegeschwaders zu erwarten und sich mit ihm zu vereinigen. Nach langer Zögerung hatte sich die österreichische Regierung entschlossen, auch zur See den Dänen entgegen zutreten, jedoch mußten die deutschen Nordseestaaten, welche schon Anfang Januar, anstatt sich selbst zu helfen, den Schutz österreichischer Schiffe so sehnlichst erbeten, noch lange auf die Erfüllung ihrer Bitte warten. Als Mitte März in Wien die Entsendung eines Geschwaders zum Schutze der Nordseeküsten endlich beschlossen war, bedurfte es noch vieler Wochen, ehe dasselbe in Cuxhaven anlangte und wenig fehlte, so würde es nach Annahme der Waffenruhe eingetroffen sein. Man nahm in Norddeutschland allgemein an, daß diese Verzögerung eine absichtliche sei, und die österreichische Politik schien diesen Ansichten einen positiven Hintergrund zu verleihen. Wir mögen dies nicht bestreiten, indessen hat der indiscrete Brief eines österreichischen Seeofficiers, der s. Z. durch die Zeitungen ging und sich mit den Ursachen jener Verzögerung beschäftigte, bewiesen, daß dieselbe wenigstens theilweise auch eine unabsichtliche war. Dieser Brief ließ einen Blick hinter die Coulissen thun und zeigte, daß auch die österreichischen Kriegswerften, Arsenäle rc. nicht der Aufgabe gewachsen sind, einen größeren Theil der Flotte in kurzer Zeit auszurüsten und in Dienst zu stellen, womit sich Jene trösten mögen, die der preußischen Marine öfter diesen Vorwurf gemacht haben.

Nachdem die erste Abtheilung des österreichischen Geschwaders, Fregatte Schwarzenberg, 52 Kanonen, Fregatte Radetzky, 38 Kanonen und Kanonenboot Seehund, 6 Kanonen, unter Führung des Linienschiffs-Capitains Tegetthoff in den letzten Tagen des Aprils endlich im Kanal eingetroffen, das Kanonenboot aber durch Ungeschicklichkeit englischer Lootsen auf den Moolenkopf von Ramsgate gesetzt und längere Zeit seeunfähig gemacht war, vereinigten sich Schwarzenberg und Radetzky am 1. Mai in Nieuwendip mit den preußischen

Schiffen, und das alliirte Geschwader erschien am 4. Mai vor Cuxhaven, ohne von dänischen Schiffen etwas wahrgenommen zu haben.

Capitain Tegethoff hielt sich nicht lange im Hafen auf. Er brannte vor Verlangen noch vor dem Abschluß der bereits ziemlich gesicherten Waffenruhe sich mit den Dänen zu messen, füllte nur Kohlen auf und ging bereits am 6. Abend wieder in See, um den Feind aufzusuchen. Am andern Morgen, mit Tagesanbruch, bekam dann auch das alliirte Geschwader auf der Höhe von Helgoland, etwa 12 — 14 Seemeilen von dieser Insel entfernt, ein großes Kriegsschiff in Sicht, das unter Dampf und Marssegeln beilag, und die Deutschen zu erwarten schien. Capitain Tegethoff steuerte sogleich mit voller Fahrt auf dasselbe zu. Als der Fremde dies bemerkte, braßte er voll und hielt mit Dampf und sämmtlichen beigesetzten Segeln vor dem ziemlich kräftigen südlichen Winde nordwärts ab. Dies Manöver ließ die Deutschen natürlich noch mehr vermuthen, daß sie einen Dänen vor sich hatten, und es wurde daher mit allen Kräften Jagd auf ihn gemacht. Während die langsamen Fregatten Radetzky und die Preußen mehr zurück blieben, eilte das schnellere Flaggschiff ihnen voraus und hatte nach dreistündiger Jagd den Fremden eingeholt, der jetzt die Flagge hißte und sich als die englische Fregatte Aurora erwies.

Dies Schiff spielte bei dieser Gelegenheit eine höchst eigenthümliche Rolle. Wenn man nicht annehmen will, daß ihr Commandant sich einen unwürdigen Scherz erlaubte, wovor ihn wohl eigentlich seine Stellung bewahren sollte, bleibt nur die Vermuthung, daß er durch die Scheinjagd den Dänen einen Dienst leisten wollte, indem er die Deutschen auf einen falschen Curs brachte, und dadurch Jenen Zeit ließ, irgend welche Dispositionen zu treffen. Diese Vermuthung wird aber fast zur Gewißheit durch das Benehmen eines andern englischen Avisodampfers, des Black Eagle, der kurz nach Ankunft der Alliirten in Cuxhaven ebenfalls dort einlief. Er blieb bis zum 6. Abends in ihrer Nähe vor Anker und ging mit nordwestlichem Curse in See, als das deutsche Geschwader Dampf aufmachte. Bald darauf fielen fünf Kanonenschüsse, die ziemlich sicher von ihm herrührten.

Es gehört wenig Combinationsgabe dazu, um in diesem Schie=

ßen ein Signal zu sehen, welches bestimmt war, den dänischen Freunden zu annonciren, daß fünf Schiffe sich gegen sie in Bewegung setzten. Ebenso ist es wahrscheinlich, daß die Dänen noch einiger Vorbereitungen bedurften, zu deren Vollendung ihnen das Manöver der Aurora die nöthige Zeit verschaffte.

Das Publicum fühlte dann auch bald heraus, zu welcher Rolle englische Neutralität sich hier hergab und hielt mit seinem Urtheile nicht zurück. Capitain Tegethoff suchte dasselbe zwar abzuschwächen, weil er wahrscheinlich selbst zu nobel dachte, um den englischen Commandanten eine Handlungsweise zuzutrauen, für welche das Wort Spionage der richtige Ausdruck ist; indessen gelang es ihm nicht, die öffentliche Meinung zu ändern, da das anderweitige Benehmen der Engländer während des Krieges das einmal gefaßte Mißtrauen nur noch mehr verstärken mußte.

Nachdem die Aurora von den Alliirten erkannt war, machten diese Kehrt und kreuzten bis zum folgenden Tage in der Nähe von Helgoland. Als sich auch am 18. keine Dänen sehen ließen, ging Capitain v. Tegethoff in der Nähe des zweiten Feuerschiffs auf der Elbmündung vor Anker. Die dreitägige Kreuzfahrt hatte den Kohlenvorrath der Kanonenboote ziemlich erschöpft, der Geschwaderchef wollte denselben zuvor wieder auffüllen lassen und steuerte deshalb am 9. Morgens elbaufwärts nach Cuxhaven. Gegen 10 Uhr erhielt er jedoch durch den österreichischen Consul die Nachricht, daß sich die Dänen in der Nähe von Helgoland befänden. Er gab daher sofort das Signal zum Wenden und dampfte seewärts in der Richtung nach Helgoland. Nachmittag 1½ Uhr entdeckte man nördlich von dieser Insel den Rauch von drei größeren Dampfschiffen, die bald als Dänen, und zwar als zwei Fregatten und eine Corvette, erkannt wurden. Es waren der Niels Juel (44 Kanonen), die Jylland (44 Kanonen) und die Heimdal (16 Kanonen), mit zusammen 104 Geschützen, während die Alliirten 98 aufzuweisen hatten. Die Anzahl der gegenüberstehenden gezogenen Geschütze war ziemlich gleich, da die Oesterreicher nur 6 hatten. Man kann deshalb die beiderseitige Stärke ebenfalls als gleich annehmen, da das dänische Uebergewicht von 6 Ge-

schützen durch die Zahl der deutschen Fahrzeuge wieder aufgehoben wurde. Die Alliirten machten „Klar zum Gefecht" und rangirten sich in Gefechtsordnung. Schwarzenberg führte, hinter ihm kam Radetzky, dann Adler, Basilisk, Blitz. Die Dänen kamen in gleicher Ordnung herangesteuert. Niels Juel führte, ihm folgte Jylland und dann Heimdal. Die Dänen hielten SO., die Deutschen SW. und ließen in parallelen Linien an einander vorbei. Um 2 Uhr Nachmittags eröffnete der Schwarzenberg auf etwa 2800—3000 Schritt Entfernung und 9 Seemeilen SO½O. von Helgoland das Feuer. Der Wind war NNO. ziemlich frisch, aber das Wetter schön und die See ziemlich ruhig, so daß die Kanonenboote dadurch nicht im Schießen beeinträchtigt wurden. Unmittelbar nach dem Beginn des Gefechtes wurde das Feuer sehr heftig, und es wurden lebhaft Breitseiten ausgetauscht, während die Schiffe aneinander vorbeigingen. Wenn man aber eine Gefechtstactik diesert Art befolgt, und die Schiffe außerdem eine Fahrt von 8—10 Meilen laufen, so verändern sich Richtung und Entfernung so außerordentlich schnell, daß das Treffen nach den ersten Schüssen, namentlich wenn bei heftigem Feuer der Pulverdampf das Distanzmessen und Richten erschwert, höchst problematisch wird. In früheren Zeiten war man wegen des Windes auf eine solche Gefechtsordnung hauptsächlich beschränkt. Da die gewöhnlich nur unter den leicht zu handhabenden Hauptsegeln manövrirenden Schiffe höchstens 5—6 Meilen Fahrt machten, traten diese Nachtheile in geringerem Grade hervor, führten aber doch die Kämpfenden dahin, baldmöglichst eine Entscheidung im Nahkampf und der Enterung zu suchen. Auch Capitain v. Tegethoff wählte das Letztere, als ihm die Erfolge des ersten halbstündigen Kampfes auf größere Entfernungen nicht genügend erschienen. Nachdem beide Geschwader im Contremarsch gewendet und auf etwa 1400—1500 Schritt abermals Breitseiten mit einander ausgetauscht hatten, beschloß er den Dänen ganz nahe zu rücken und eine Enterung zu versuchen. Mit kühnem Muthe hielt er plötzlich ab und durchbrach die feindliche Schlachtlinie zwischen Niels Juel und Jylland, indem er auf 5—600 Schritt Entfernung mit beiden Seiten die beiden Fregatten mit mörderischem Feuer begrüßte und sich der ersteren

langseit zu legen suchte. Die Dänen durchschauten jedoch diese Absicht und suchten sie zu verhindern. So lange Dampfschiffe ihre Schnelligkeit und Manövrirfähigkeit behalten, d. h. so lange Maschine und Steuer unverletzt sind, muß ein Schiff schon ganz bedeutend mehr Fahrt machen, als der Gegner, wenn ihm die Enterung gelingen soll. Der Schwarzenberg war nun zwar um 1—2 Knoten geschwinder als Niels Juel, aber eine solche Ueberlegenheit gleicht sich durch geschickte Manöver des Gegners fast vollständig aus, und der Plan des Capitain Tegetthoff mißlang deshalb, da die dänische Fregatte vorzüglich manövrirte und außerdem der Schwarzenberg durch andere unglückliche Umstände an der Ausführung seines Plans gehindert wurde.

Die Dänen, welche wohl einsahen, daß ein Gelingen der Enterung für sie sehr schlimm ablaufen würde, und denen das kühne Vorgehen des Schwarzenberg zeigte, welch furchtbarer Gegner er sei, boten alles auf, um sich seiner zu entledigen, und ihre Schiffe concentrirten jetzt ihr Feuer lediglich auf das österreichische Flaggschiff, ohne sich vorläufig um die übrigen zu kümmern, die außerdem ihrem Führer nicht so schnell zu folgen vermochten und in größerer Entfernung zurückgeblieben waren. Der Schwarzenberg erwiederte das feindliche Feuer mit der größten Energie, und wurde dabei von dem Radetzky und den preußischen Schiffen auf das Lebhafteste unterstützt. Es wurde von beiden Seiten fast nur mit Granaten geschossen, aber trotz der großen Verluste an Menschen ging Capitain v. Tegetthoff ruhig auf sein Ziel los. Das mörderische Feuer der Alliirten würde bald die Dänen zur Flucht gezwungen haben, wenn nicht ein unglücklicher Schuß das Vormarssegel des Schwarzenberg und damit dessen Fockmast in Brand gesteckt hätte. Eine dänische Granate war im Bauch des Segels gesprungen und hatte gezündet. Als man das Feuer bemerkte, fehlten die Mittel zum Löschen in solcher Höhe (100 Fuß vom Deck), weil die so weit hinaufreichenden Schläuche der Maschinenpumpe durchschossen, und die der übrigen Spritzen nicht lang genug waren. Der Brand fand reichliche Nahrung in der getheerten Takelage und verbreitete sich mit Blitzesschnelle durch den ganzen Vortop. Bald stand dieser in hellen Flammen; trotzdem aber kämpfte der Schwarzenberg

noch eine volle halbe Stunde mit ungeschwächter Kraft. Der Brand begann um 2¾ Uhr. Um 3 Uhr mäßigte sich das Geschützfeuer, und stellten die Dänen das Ihrige eine kurze Zeit ein. Die Alliirten sahen bei dieser Gelegenheit, daß der Niels Juel am Bug stark beschädigt, und auch der Corvette Heimdal eine Stenge abgeschossen war. Bald nach 3 Uhr wurde das Gefecht wieder von beiden Seiten in Entfernungen zwischen 1200—1800 Schritt auf das Lebhafteste aufgenommen und dauerte in dieser Weise noch bis 3 Uhr 30 Minuten fort.

Um diese Zeit begann jedoch der Schwarzenberg durch das Umsichgreifen des Feuers vom brennenden Fockmaste sehr zu leiden. Es stand, da bereits die Raaen von oben stürzten, zu befürchten, daß auch die andern Masten und damit das ganze Schiff vom Brande ergriffen werden würde. Capitain v. Tegethoff machte deshalb Signal, vor den Wind zu halten, um dadurch, daß dieser jetzt von hinten kam, des Feuers besser Herr zu werden. Dies Manöver wurde auch unter Aufrechthaltung des Gefechtes ausgeführt, und die Alliirten kamen durch die sie verfolgenden Dänen etwas im Nachtheil. Die Fregatte Radetzky legte sich hinter den Schwarzenberg um diesen zu decken, erhielt aber den Befehl, die Schlachtlinie wieder zu formiren, und die Kanonade erneuerte sich um 3 Uhr 40 Minuten abermals auf eine Viertelstunde. Während dieser Zeit war das preußische Kanonenboot Basilisk in Gefahr durch den Niels Juel abgeschnitten zu werden, der sich ihm schon bis auf 1200 Schritt genähert hatte. Drei oder vier wohlgezielte 24-Pfünder bewogen diesen jedoch, von der Verfolgung Abstand zu nehmen, und kurz danach wurde das Gefecht abgebrochen. Die Dänen steuerten nordwärts, die Alliirten dagegen nach Helgoland. Der Fockmast des Schwarzenberg brannte bis spät Abends, und konnte erst gegen 10 Uhr über Bord gekappt und damit das Feuer gelöscht werden. Das Schiff hatte zwar sehr stark gelitten, Fockmast und Bugspriet verloren und war auch im Rumpfe sehr arg mitgenommen, da dieser von einigen 190 dänischen Geschossen durchlöchert war, indessen blieb die Maschine unbeschädigt und konnte deshalb das ganze Geschwader noch in der Nacht nach Curhaven dampfen, wo es am 10. früh Morgens anlangte und vor Anker ging.

Der Verlust an Menschen betrug nach officiellem Berichte des Capitain v. Tegethoff an Bord der Fregatte Schwarzenberg: Todt 1 Officier und 30 Mann, schwer verwundet 50 Mann, leicht verwundet 23 Manu; auf der Fregatte Radetzky: Todt ein Seecadett und 2 Mann, verwundet 22 Mann. Preußische Schiffe: Niemand todt und verwundet. Summe des Verlustes 34 Todte, 105 Verwundete.

Die Dänen gaben die ihrigen auf 15 Todte und einige 30 Verwundete an, haben aber auch diesmal die Wahrheit verschwiegen, da, wie sich später erwies, in Christiansund 15, in Copenhagen vom Niels Juel aber 24 Todte begraben wurden. Die Zahl der Verwundeten wird deßhalb ebenfalls nicht hinter der der Oesterreicher zurückstehen und man wird nicht irren, wenn man den Verlust an Menschen auf beiden Seiten als gleich annimmt.

Dasselbe ist von den Beschädigungen der Schiffe zu sagen. Von Helgoland aus war gesehen, daß nach dem Gefecht der Niels Juel von der Jylland in das Schlepptau genommen und nordwärts bugsirt war. Man combinirte daraus, daß dieser in sinkendem Zustande gewesen, später stellte sich jedoch heraus, daß ihm nur — wahrscheinlich durch den Basilisk — das Ruder zerschossen war und er deshalb nicht steuerte. Nach Augenzeugen, welche seiner Ankunft in Kopenhagen beiwohnten, hatte er große Löcher im Bug, und war überhaupt auf das ärgste mitgenommen. Jylland und Heimdal hatten weniger gelitten, ebenso wie Radetzky, da der Hauptkampf zwischen den führenden Schiffen stattfand, und gegenseitig besonders auf diese gefeuert wurde. Die Preußen hatten an ihren Schiffen gar keine Beschädigung, was in dem Ebengesagten und auch darin seine Erklärung findet, daß sie nur sehr niedrige und kleine Zielobjecte bildeten. Nach dem eigenen Urtheile der Oesterreicher haben sie jedoch die vorzüglichsten Dienste geleistet und sich auf das tapferste geschlagen, ja der Basilisk unter Corvettencapitain Schau wahrscheinlich wesentlich zur Entscheidung beigetragen, da seine Schüsse den verfolgenden Niels Juel zur Umkehr bewogen.

In Dänemark und im englischen Parlamente wurde der Kampf als ein dänischer Sieg betrachtet, und von letzterem in nicht sehr tact=

voller Weise durch laute Acclamation begrüßt. Wenn das Abbrechen des Gefechtes von einer Seite als Beweis des Sieges für die andere Partei gilt, dann haben die Dänen allerdings gesiegt, aber ihr Ruhm ist trotzdem sehr zweifelhaft und schwach. Der Umstand, daß sie das zurückgehende alliirte Geschwader nicht weiter verfolgten, namentlich aber, daß sie die brennende und fast hilflose Fregatte Schwarzenberg nicht nahmen oder in den Grund schossen, beweist mehr als alles andere, daß sie ihren sogenannten Sieg nicht benutzen konnten, sondern selbst schwer und wenigstens ebenso viel wie die Oestreicher gelitten hatten.

Es ist nicht zu bezweifeln, daß von beiden Seiten mit großer Tapferkeit und Präcision gekämpft ist, und daß auch die beiderseitigen Manöver volle Anerkennung verdienen. Beide Parteien haben sich nichts vorzuwerfen, sie waren ebenbürtige Gegner von gleichen Kräften und haben mit gleichem Muthe und Geschick gekämpft, ohne einer den andern zu überwinden. So wie der Schwarzenberg durch seinen brennenden Mast abgehalten wurde, einen wahrscheinlichen Sieg zu erfechten, ebenso entging er selbst der Vernichtung, indem ein glücklicher Schuß das Ruder seines Gegners beschädigte. Da die Dänen aber keinenfalls Besiegte waren, so ist es um so mehr zu verwundern, daß sie sich schämten ihre Verluste offen einzugestehen, und ihren tapfern Gegnern Gerechtigkeit widerfahren zu lassen; sie würden sich selbst nur dadurch geehrt haben.

Die englischen Schiffe Aurora und Black Eagle waren Zuschauer des Gefechts gewesen, und erstere verfehlte auch nicht, dem österreichischen Geschwaderchef Hülfe anzubieten, als die Alliirten unter Helgoland lagen. Natürlich wurde diese Offerte dankend abgelehnt, da man die Hülfe eines so zweifelhaften Freundes nicht annehmen wollte.

Die Tapferkeit des Capitains v. Tegethof wurde vom Kaiser von Oesterreich durch sofortige Ernennung des braven Seemannes zum Contre-Admiral anerkannt.

Das Gefecht bei Helgoland hat ebenso wie das bei Jasmund beiden Seiten verschiedene wichtige Lehren gegeben, deren Beachtung

man sich angelegen lassen sein sollte. Namentlich hat der Brand auf dem Schwarzenberg die Vorzüge der neuerdings eingeführten eisernen Masten vor hölzernen dargelegt. Ursprünglich schlug man die Benutzung eiserner Masten und Raaen vor, um im Gefechte das Unklarwerden der Schraube zu verhüten. Wenn hölzerne Masten und Spieren abgeschossen werden, so schwimmen sie mit dem daran hängenden Tauwerke auf dem Wasser, treiben beim Vorwärtsgehen des Schiffes nach hinten und das Tauwerk verwickelt sich dann sehr leicht in die Schraube. Bei eisernen ist dies jedoch nicht zu befürchten, sie sinken sofort und nehmen die an ihnen befestigte Takelage mit sich auf den Grund. Außerdem aber fangen sie kein Feuer, und wenn sie, wie dies auf Kriegsschiffen jetzt überall eingeführt wird, Wanten, Pardunen und Stengen aus Drathtau erhalten, so ist jede Feuersgefahr fast beseitigt.

Feuer ist im Gefecht ein gefährlicherer Feind, als Kugeln und Granaten, namentlich aber wenn die bisher gebräuchliche Takelage davon ergriffen wird, weil sie dem Brande so viel Nahrung giebt. Brennt es irgendwo im Rumpf, so hat man meistens die Mittel zur Hand, um zu löschen, oben in den Toppen ist dies jedoch sehr schwierig, und wir haben gesehen, daß der Schwarzenberg nach dem Gefechte noch 6 volle Stunden dazu gebrauchte. Solche Gefahr, bei der sehr leicht das Schiff verloren gehen kann, wird aber in der modernen Seekriegführung sehr oft und viel häufiger als früher eintreten, weil man heuzutage als Geschosse überall Granaten verwendet, wo es nur irgend angängig ist, und sogar Hohlgeschosse mit geschmolzenem Eisen füllt, um damit den Gegner in Brand zu stecken.

Dieser Umstand läßt es daher dringend geboten erscheinen, daß die hölzernen Masten und Raaen von den Kriegsschiffen verschwinden und durch eiserne ersetzt werden. Technische Bedenken können gegen diese Aenderung nicht vorgebracht werden. Bei Anwendung des Röhrensystems erhält man alle nur gewünschte Elasticität der betreffenden Rundhölzer und gleichzeitig ein geringeres Gewicht, als wenn dieselben von massivem Holz gefer-

tigt und mit schweren Metallbolzen und Bändern verbunden werden müssen. Die Festigkeit des Eisens erheischt weit geringere Dimensionen, so daß der Windfang vermindert wird, und selbst wenn die ersten Anschaffungskosten, was wir nicht annehmen können, die der hölzernen übersteigen sollten, bringen sie sich durch die Dauer des Materials vollständig wieder ein. Pekuniäre Rücksichten können aber überhaupt bei solchen Angelegenheiten stets nur eine untergeordnete Rolle spielen und nie maßgebend sein, weil verkehrte Sparsamkeit sich nirgends schlimmer rächt, als am Bord von Kriegsschiffen. Alles was nur irgend zu ihrer Kampfbereitschaft, Wirksamkeit und Sicherheit beitragen kann, muß, ohne jegliche Rücksicht auf den Kostenpunkt, beschafft werden. Kann sich ein Land mit diesen Grundsätzen nicht befreunden, so gebe es jeden Gedanken an eine effective Marine auf.

Mit dem Gefechte bei Helgoland war zunächst der Kriegführung auf dem Meere ein Ziel gesetzt. Eine vierwöchentliche Waffenruhe trat ein, die von beiden Theilen benutzt wurde, um ihre Schäden zu repariren und die Schiffe wieder see- und gefechtsklar zu machen. In der Ostsee ging außerdem in der Vertheilung der preußischen Schiffe die Veränderung vor, daß die Vineta Danzig verließ und zu dem in Swinemünde liegenden Geschwader stieß.

Am 6. Juni besuchte der König, in Begleitung des Kronprinzen und der Kronprinzessin, sowie der übrigen Prinzen des Hauses, mehrerer Minister und Generäle Swinemünde und hielt eine Revue über die Flotte ab. Die Kanonenboote waren sämmtlich im Haff aufgestellt und wurden dort inspicirt, die größeren Schiffe in Swinemünde. Der König verweilte mehrere Stunden an Bord der Schiffe und ließ während der Zeit verschiedene Exercitien vornehmen.

Es war dies der erste Besuch, den die Marine von Seiten des Königs erhielt und als solcher an und für sich schon bedeutungsvoll. Er wurde für die Flotte aber noch um so wichtiger, als der König in einer Ansprache Officieren und Mannschaften seine ganze Anerkennung und seinen Dank für die bisher bewiesene Haltung aussprach und die in den verschiedenen Gefechten bewiesene Tapferkeit belobte, wodurch sich die Marine der Armee würdig angereiht habe. Er be-

zeichnete den 17. März als den eigentlichen Stiftungstag der Marine und deutete an, daß jetzt eine beträchtliche Verstärkung derselben in Aussicht genommen werden solle.

Offenbar war der König von dem guten Geiste, der Disciplin, Reinlichkeit und innern Ordnung auf den Schiffen, so wie von der großen Präcision und Schnelligkeit der einzelnen Manöver auf das Angenehmste überrascht und erfreut und zögerte auch nicht, dies in Ausdrücken zu erkennen zu geben, welche für die Zukunft der Marine das Beste hoffen ließen und ihre Angehörigen mit gerechtem Stolze und frischem Muthe erfüllten.

Die Verwirklichung dieser Hoffnungen ließ auch nicht lange auf sich warten. Nicht nur wurden die Arbeiten an den beiden in Danzig auf Stapel stehenden Corvetten Hertha und Medusa*) auf das energischte gefördert, sondern es wurden auch in Frankreich zwei besonders schnelle, ursprünglich für die Conföderirten bestimmte Corvetten von je 14 schweren gezogenen Geschützen, so wie ein Panzerschiff angekauft, von denen die beiden ersteren bereits sich mit dem Nordseegeschwader vereinigt haben. Bis zum nächsten Frühjahre wird daher die Marine um sechs große Schiffe, vier Corvetten und zwei Panzerschiffe (das in England gebaute Kugelschiff Arminius ist bereits fertig) vermehrt sein, ein Zuwachs, der den vorhandenen Bestand mehr als verdoppelt und die Zahl der großen Kriegsschiffe auf zehn erhöht.

Nach dem Scheitern der Londoner Conferenzen und Ablauf der bis zum 26. Juni verlängerten Waffenruhe rüstete man sich deutscher und dänischer Seits auch zur Wiederaufnahme des Kampfes zur See. Das alliirte Nordseegeschwader wurde durch das österreichische Schraubenlinienschiff Kaiser (91 Kanonen), Panzerfregatte Don Juan d'Austria (16 Kanonen), Schraubencorvette Friedrich (22 Kanonen), Raddampfer Elisabeth (6 Kanonen), Schraubenkanonenboote Wall und Seehund (je 6 Geschütze) und die preußische Schraubencorvette Augusta (14 Kanonen), die bereits von Frankreich eingetroffen war, verstärkt und die gesammte

*) Die Hertha ist bereits am 1. Oktober und die Medusa am 20. Oktober von Stapel gelaufen.

Macht unter den Befehl des Admirals v. Wüllerstorf gestellt. In der Ostsee waren die Kräfte jedoch dieselben geblieben.

Die Dänen hatten ihre Schiffe aus der Nordsee zurückgezogen und begannen vom 26. Juni an die Blockade der Ostseehäfen aufs Neue. Da sich die Vineta in Swinemünde befand, führten sie diesmal die Blockade Danzigs und Pillau's effectiv aus, d. h. sie schlossen beide Häfen so eng ein, daß dadurch der betreffende § ihres eigenen veröffentlichten Blockadereglements wirklich erfüllt wurde und kein Schiff, ohne augenscheinliche Gefahr, genommen zu werden, aus- und einlaufen konnte.

Vor Swinemünde blieb die Sache jedoch beim Alten. Obwohl das feindliche Geschwader bei Rügen auf 10 Schiffe verstärkt war — darunter der Dannebrog — hielt es fortwährend im Norden Station und näherte sich in den nächsten drei Wochen nur zwei Mal der Swinemünder Bucht bis auf zwei deutsche Meilen, um sich sehr bald wieder zu entfernen.

Am 2. Juli hatte die dritte Kanonboots-Division, unter Capitain-Lieutenant Arendt, ein dreiviertelstündiges Gefecht mit der Fregatte Tordenskjold und dem Raddampfer Hecla — 40 Geschütze gegen 10. Morgens sah man vom Dornbusch, wo diese Division stationirt war, in der Entfernung von 3½ Meilen, zwei feindliche Fregatten und einen Raddampfer. Als gegen 9 Uhr die eine Fregatte östlich steuerte und hinter Arcona verschwand, beschloß Capitain-Lieutenant Arendt die beiden zurückbleibenden Schiffe anzugreifen und dampfte seewärts. Anfänglich steuerten beide Dänen auf die Kanonenboote zu, drehten aber bald bei, und die Preußen hatten sich 9 Seemeilen (2¼ deutsche) von den Küsten zu entfernen, um zum Schuß zu kommen. Sie stellten sich in Querlinie auf und begannen auf 3200 Schritt das Feuer. Die Dänen antworteten theils mit Breitseiten, theils mit Einzelschüssen. Sie lagen zuerst quer gegen die Preußen, machten aber alsdann eine halbe Wendung auf diese zu und schienen direct auf sie los zu kommen. Wahrscheinlich wollten sie die Boote dadurch zur Umkehr zwingen. Als sie jedoch sahen, daß das Manöver seinen Zweck verfehlte, die Preußen ruhig liegen blieben und weiter schossen, legten

sie sich wieder quer. Sie waren durch die Wendung um 400 Schritt näher gekommen, vergrößerten die Distanz jedoch zusehends, da ihnen die gezogenen Geschosse hart zusetzen mochten. Auf den Booten wurden während des Gefechtes mehrere Geschütze durch Springen der Verschlußthüren unbrauchbar. Wahrscheinlich hatte dies darin seinen Grund, daß die Geschütze für die Kanonenboote die ersten gezogenen 24=Pfünder waren, welche überhaupt für die Marine angefertigt sind, und daher einige Mängel besitzen mochten, die man später verbesserte. Trotzdem zog sich Capitain=Lieutenant Arendt erst näher an Land zurück, als das fünfte Geschütz kampfunfähig wurde und er nur noch über fünf verfügen konnte. Die Dänen folgten nicht, sondern hielten im Gegentheil nordwärts ab. Obwohl preußischer Seits von den 46 Schuß, welche die Division feuerte, 8—10 Treffer beobachtet wurden, ist über den dänischen Verlust nichts näher bekannt geworden. Die Preußen hatten keine Verluste, nur war die Bordwand der Kanonenboote Wolf und Sperber unbedeutend durch Bombensplitter beschädigt. Etwa vier Granaten sprangen wenige Schritte vor den Booten, und der Sperber wurde von einer derselben ganz mit Wasser überschüttet; alle übrigen gingen über ihnen fort, oft in beträchtlicher Höhe. Die Seitenrichtung war ebenso vorzüglich wie am 17., mithin lag das Fehlschießen der Dänen entweder an zu großer Ladung oder an falscher Distanzmessung.

Dies war das letzte Rencontre in der Ostsee. Die Einnahme von Alsen brach die Hartnäckigkeit der dänischen Regierung und veranlaßte sie schon Mitte Juli um abermalige Waffenruhe und um Frieden zu bitten. Ehe man sich jedoch über die Bedingungen einigen konnte, verflossen mehrere Tage, und diese wurden von dem alliirten Nordseegeschwader benutzt, um noch einen vorzüglichen Coup zu vollführen und mit den friesischen Inseln zugleich den Peiniger derselben, den bekannten Capitain=Lieutenant Hammer nebst seinen sämmtlichen Truppen und einer Reihe von kleineren Kriegs= und Zollfahrzeugen, zu nehmen. Als letzte Waffenthat der Alliirten in den Kriegen gab sie demselben zugleich einen würdigen Abschluß, indem sie die letzten Theile von Schleswig=Holstein der dänischen Herrschaft

entriß und damit das ganze Herzogthum durch deutsche Waffen eroberte.

Da die Dänen ihre größeren Schiffe sämmtlich aus der Nordsee zurückgezogen und die Alliirten vergebens darauf gewartet hatten, daß die feindliche Flotte, wie es allgemein hieß, sie angreifen würde, beschloß der Admiral Wüllerstorf mit seinen leichteren Schiffen in Verbindung mit österreichischen Landtruppen die friesischen Inseln zu nehmen.

Zu diesem Zwecke wurden die österreichischen Kanonenboote Seehund (Fregattencapitain Kronowetter), Wall (Linienschiffslieutenant Monfroni) und die preußischen Boote Basilisk (Capitainlieutenant Jung) und Blitz (Capitainlieutenant Maclean) nach der Rhede von List an die Nordspitze der Insel Sylt entsandt. Außerdem wurden 4 Landungsgeschütze von der Panzerfregatte Don Juan d'Austria (4-Pfünder), unter Hauptmann der Seeartillerie Schöning, an Land gesetzt, und von Landtruppen standen das 9. österreichische Jägerbataillon und 2 4-Pfünder zur Disposition. Ueber die Besetzung der Insel seitens des Feindes fehlten zuverlässige Nachrichten.

Die Flotille des Capitain-Lieutenant Hammer bestand aus 2 kleinen Dampfern Limfjord und Auguste, von denen jedoch nur ersterer mit zwei Ein-Pfündern armirt war, sechs Ruderkanonenjollen, mit je einem 60-Pfünder, circa 12 Zollkuttern und einer Anzahl Transportfahrzeugen, so wie aus einigen von Hammer gemachten Prisenschiffen, so daß sich das Ganze auf etwa 30 Fahrzeuge belief.

Die Schwierigkeit der Expedition lag hauptsächlich in dem Uebergange über das flache von Wind, Ebbe und Fluth abhängige Binnengewässer, das Hammer durch Verlegung und Entfernung der Seezeichen noch unzugänglicher gemacht hatte. Dazu trat dann noch die Besorgniß der Lootsen, vielleicht später einmal wieder in Hammers Hände zu fallen.

Am 12. Juli versuchte die 5. Compagnie des 9. Jägerbataillons, unter Hauptmann Kalüschke, von der Küste des Festlandes bei Westerklaurbüll den Uebergang nach Sylt auf etwa 25 kleinen Booten, mußte jedoch auf der halben Breite des Binnengewässers, wegen des

starken Feuers der feindlichen Kanonenboote, unverrichteter Sache zurückkehren. Ebenso erging es der 6. Compagnie, die eine gleiche Demonstration machte, jedoch zwang die Ankunft der alliirten Kanonenboote bei List den Capitainlieutenant Hammer, seine Fahrzeuge in der Nacht vom 12. zum 13. zwischen Föhr und dem Festlande zu concentriren.

In derselben Nacht erhielten die 5. und 6. Compagnie den Befehl, am 13. früh abermals den Uebergang nach Sylt zu versuchen. Die erstere sollte von Hoyer nach Keitum, die letztere von Obhusum nach Morsum übergehen. Die Einschiffung begann gegen 2 Uhr; ½ Stunde später bemerkte der Lootse der 6. Compagnie jedoch schon die feindlichen Kanonenboote, welche geradezu auf die Boote loskamen. Sie hatten Fluth und Wind mit sich, und die Oesterreicher mußten erwarten von ihnen in kurzer Zeit wirksam beschossen zu werden. Auf Vorschlag des Lootsen Andersen ließen sie ihre Boote daher auf eine Sandbank treiben, wohin die schwereren Fahrzeuge der Dänen nicht folgen konnten. Hier wollte man die Ebbe abwarten, zu welcher Zeit die Kanonenboote sich ohnehin zurückziehen mußten. Auf der Bank war nur ein Fuß Wasser, die Oesterreicher konnten also im Nothfalle über Bord springen und die Kanonenboote angreifen, wenn diese auf das flache Wasser gefolgt wären. In dieser Lage verblieb die 6. Compagnie, unter Hauptmann Helle, drei volle Stunden, nachdem sie schon 1½ Meilen gefahren war, noch eine Meile vor sich hatte und dabei sich in Unsicherheit befand, ob und welche feindliche Kräfte sie bei der Landung auf Sylt empfangen würden. Nach Eintritt der Ebbe zog man die Boote in das Fahrwasser, und um 9¼ Uhr erreichte die Compagnie bei Morsum, die 5. und halbe 3. Compagnie aber bei Keitum die Insel Sylt, wo sie keine Feinde vorfanden, aber von den Bewohnern mit offenen Armen empfangen wurden.

Hammer wurde am 13. durch einen österreichischen Officier zur Uebergabe aufgefordert und auf die Schwierigkeit eines längeren Ausharrens aufmerksam gemacht. Er ertheilte jedoch einen abschläglichen Bescheid und erklärte sich nur bereit, die Kanonenjollen in die Luft zu sprengen, wenn ihm auf den beiden Dampfern mit seiner

gesammten Mannschaft freier Abzug gestattet werde. Dies wurde österreichischerseits abgelehnt und nun der Plan gefaßt, mit Unterstützung der Flottendivision von der Hörnumspitze im Süden Sylt's auf kleinen Booten nach Amrum über zugehen. Wegen des heftigen Westwindes mußte man diesen Plan jedoch wieder aufgeben. Die Jäger marschirten nach List, um sich dort auf die Kanonenboote einzuschiffen, und drei Schiffsvierpfünder wurden an der Spitze bei Morsum placirt, um Hammer den Durchgang durch die Westerley zu erschweren.

Am 16. Juli Abends wurden 150 Jäger bei List auf dem „Wall" und „Seehund" eingeschifft, und am 17. früh 2 Uhr gingen die beiden Kanonenboote, gefolgt vom „Blitz", durch die Lister Tiefe nach der offenen See, während der „Basilisk" Befehl erhielt, auf der Lister Rhede zurückzubleiben und ein Entweichen des Hammer nach Norden zu verhindern.

Der ungünstige Westwind und die starke Brandung hatten eine frühere Einschiffung der Truppen nicht gestattet. Die drei Kanonenboote gingen längs der Küste von Sylt nach Syden, um in die Fahrtrapptiefe zwischen Sylt und Amrum oder womöglich durch die Schmaltiefe direkt nach Wyk zu kommen, wenn die Lootsen bei den fehlenden Seezeichen die Einfahrt zu finden vermochten.

In der Höhe von Amrum stieß der österreichische Raddampfer Elisabeth zum Geschwader; die Einfahrt wurde gefunden, und um 9 Uhr Morgens waren die Schiffe bis etwa 1 Meile von Wyk angekommen. Um 10 Uhr zeigte sich ein Dampfer unter dänischer Kriegsflagge, der bald als der „Limfjord" erkannt wurde und die Parlamentärflagge führte. An dem Stander sah man, daß Capitain-Lieutenant Hammer sich an Bord befand, der sich an Bord des „Seehund" zu Capitain Kronowetter begab. Jeder glaubte, daß er sich ergeben wolle, statt dessen theilte er aber mit, Nachrichten über den Abschluß eines Waffenstillstandes erhalten zu haben und bat deshalb, von weiteren Feindseligkeiten abzustehen. Da den Alliirten nichts davon bekannt war, fuhr der Commandant des 9. Bataillons, Oberstlieutenant Schildlach, mit dem „Limfjord" nach Dagebüll, um dort

Gewißheit zu erlangen. Dort war jedoch ebenfalls über den Waffenstillstand nichts bekannt, und auch ein nach Tondern entsandter Officier kam mit der Nachricht zurück, daß kein Waffenstillstand abgeschlossen sei. Oberstlieutenant Schildlach kehrte deshalb an Bord des „Seehund" zurück und Hammer begab sich spät Abends mit dem „Limfjord" nach Wyk.

Es wurde beschlossen, die 150 Jäger und 20 Marinesoldaten in der Nacht mit Booten an Bord des „Blitz" zu bringen, der von der Flotille den geringsten Tiefgang hatte. Er sollte sich mit den Booten im Schlepptau der Küste möglichst nähern, und die Mannschaft dann an das Land gesetzt werden. Nachts 1 Uhr ging die Ausschiffung nach Föhr vor sich, und zu den obigen 170 Mann stießen noch 80 Matrosen der „Elisabeth". Diese Truppen sammelten sich bei der Johanniskirche und setzten sich den 18. früh 3 Uhr gegen Wyk in Bewegung.

Hammer war die Anzeige gemacht, daß die Feindseligkeiten am 18. früh 6 Uhr beginnen würden, wenn bis dahin keine neueren Nachrichten einträfen. Sein Gesuch, bis um 11 Uhr zu warten, wurde abgelehnt. Um 4 Uhr waren die Truppen in Wyk angelangt, und sahen, wie Hammer mit dem „Limfjord" noch zwei Kanonenjollen zu den übrigen Fahrzeugen bugsirte, die sich in der Richtung der Föhreley nach Norden gezogen hatten. Noch vor 6 Uhr ward durch einen österreichischen Officier vom Festlande die Nachricht gebracht, daß kein Waffenstillstand abgeschlossen sei. Um 6 Uhr eröffneten die „Elisabeth" und die drei Kanonenboote auf 4800 Schritt das Feuer auf die Hammersche Flotille, während die 6. Compagnie längs des Dammes auf der Ostküste der Insel entsendet wurde und von deren äußerster Spitze den „Limfjord", so wie einige Kanonenboote und Zollkutter beschoß, ohne daß jedoch die Dänen darunter litten.

Unterdessen hatte der „Blitz" einen Lootsen erhalten, der ihn noch tausend Schritte nördlich von Wyk brachte, wohin ihm die übrigen alliirten Schiffe wegen ihres größeren Tiefganges nicht folgen konnten. Einer der Zollkutter war auf den Grund gefahren und wurde von einem Boote des „Blitz", unter Lieutenant zur See v. Kall, ohne

Widerstand nebst 15 Mann Besatzung genommen. In der Föhreley hatte Hammer eine Kanonenjolle zurückgelassen, sie jedoch vorher in Brand gesteckt, und man stand deshalb davon ab, sie ebenfalls zu nehmen. Von den Booten der Alliirten wurden außerdem im Laufe des Tages noch zwei Zollkutter, so wie eine Brigg und ein Schooner, beides Prisen des Hammer, ohne Blutvergießen genommen. Hammer selbst hatte sich mit den übrigen Fahrzeugen nordwärts, außer den Bereich der Geschütze, zurückgezogen. Die „Elisabeth" wurde deshalb beordert seewärts zu gehen und sich vor die Fahrtrapptiefe zu legen. Nachmittags erschien ein Boot des englischen Dampfaviso „Salamis" unter Parlamentärflagge von Wyk, welches angeblich Nachrichten über den Waffenstillstand und Depeschen für Hammer bringen wollte. Man kannte jedoch von der englischen Vermittlung genug, um das Boot zurückzuweisen und unter Eskorte wieder nach See zu bringen.

Gleich danach wurde die Insel Amrum von 80 Matrosen der „Elisabeth" besetzt.

Am 19. Mittags erhielt der „Blitz" den Befehl, durch die Fahrtrapptiefe möglichst weit gegen die Föhreley nach Norden vorzugehen. Es wurde nochmals ein Officier zu Hammer gesandt, um ihn zur Uebergabe aufzufordern. Seine Antwort lautete, daß er sich so lange halten werde, bis er keine Lebensmittel mehr habe. Man traf daher Anstalten, mittels eines von Husum requirirten Dampfers und zweier auf Jachten gestellten 4=Pfünder am andern Tage früh Hammer anzugreifen. Nachts langte jedoch die Nachricht an, daß Hammer sich ergeben habe. Der „Blitz" war am Abend vorher, trotz des schlechten Wetters und des schwierigen Wassers, ziemlich weit gegen die Föhreley vorgekommen, und da Hammer sah, daß er am andern Morgen von dessen gezogenen Geschützen in Grund geschossen werden würde, ohne sich vertheidigen zu können, ergab er sich mit sämmtlichen Mannschaften und Fahrzeugen an den „Blitz". Er schrieb an Bord des letzteren den Befehl für seine Untergebenen, sich den Anordnungen des mit der Uebernahme betrauten Lieutenants v. Kall zu fügen, diese warteten jedoch den Befehl nicht ab, sondern begaben sich in der Stärke

von 7 Officieren und 185 Mann an Bord des „Limfjord" in der Nacht nach Wyk und meldeten sich bei Capitain Kronowetter als Gefangene.

Auf diese Weise gelangten die friesischen Inseln in deutsche Gewalt. Wenngleich bei der Affaire kein Blut vergossen wurde, ist der glückliche Ausgang dem kühnen ausdauernden Muthe der alliirten Flotille und des 9. Jägerbataillons zu danken und bleibt immer eine ruhmvolle That. Das preußische Kanonenboot „Blitz" spielte dabei eine hervorragende Rolle und trug wesentlich zu dem Erfolge bei. Der geschickten Führung desselben unter Capitain-Lieutenant Maclean bei so schwierigen Witterungs- und Wasserverhältnissen gebührt deshalb ein bedeutender Antheil an der Waffenthat, die den Abschluß des Krieges bildete und durch welche sich die preußische Marine, wie schon in dem Gefechte bei Helgoland, Sympathien und Anerkennung auch an den deutschen Nordseeküsten erworben hat.

Die Waffenstillstandsgerüchte, welche Hammer vernommen haben wollte, bewahrheiteten sich zwar, für ihn aber leider 24 Stunden zu spät. Am 19. hatte er sich ergeben und am 20. baten die Dänen um Einstellung der Feindseligkeiten, weil sie Friedensvorschläge machen wollten. Von Seiten der Armee wurde es dem Obercommando der Alliirten, von Seiten der Flotte dem Prinz-Admiral in Swinemünde mitgetheilt. Ihre Vorschläge waren jedoch der Art, daß bis zum 1. August noch kein eigentlicher Waffenstillstand zu Stande kam und man jeden Augenblick den Wiederausbruch des Krieges zu fürchten hatte. So bereitwillig Preußen und Oesterreich in Unterhandlungen zu treten geneigt waren, die eine Bewilligung ihrer mäßigen Forderungen in Aussicht stellten, ebenso energisch bereiteten sie sich jedoch auch darauf vor, beim Scheitern der Verhandlungen den Kampf mit aller Kraft wieder aufzunehmen und einen Schlag gegen Dänemark zu führen, der dieses vernichten mußte. Obwohl der für diesen Fall beabsichtigte Plan nicht öffentlich besprochen worden ist, ließ er sich aus den inzwischen getroffenen Maßnahmen hinreichend erkennen, und seine Ausführung schloß eine combinirte Action der alliirten Armee und Flotte in sich. Während 1500 Boote bereit lagen, um die preußische Armee

an verschiedenen Punkten nach Fühnen überzuführen, waren die Flotten bestimmt sich gleichzeitig auf die dänische Seemacht zu werfen, um sie entweder zu vernichten, oder wenigstens davon abzuhalten, den Rückzug der dänischen Armee aus Fühnen zu bewerkstelligen und zu decken, so daß mit Einnahme der Insel letztere ganz und gar gefangen genommen werden mußte.

Der Plan war kühn, aber seine Kühnheit bürgte für das Gelingen. Von der preußischen Marine wären vielleicht die Hälfte der Schiffe, vielleicht noch mehr dabei zu Grunde gegangen, aber hier war ein großes Ziel zu erreichen und das Opfer durch einen mächtigen Erfolg aufgewogen. Der Friede wäre dann in Kopenhagen dictirt.

Die preußischen Schiffe lagen Tag und Nacht fertig. Mit Spannung und Ungeduld erwarteten sie den Befehl, vorzugehen, um die ehrenvolle Aufgabe, die ihnen nach allen Anzeichen zugewiesen war, mit echt preußischem Muthe und Tapferkeit zu lösen, allein ihre Hoffnung wurde nicht erfüllt. Wahrscheinlich hatten die Dänen Kunde von den ernstlichen Vorbereitungen der Preußen zu Lande und zu Wasser erhalten. Die Einnahme von Alsen war noch in zu frischem Angedenken, und die preußische Marine hatte ebenfalls bewiesen, daß sie an Muth und Thatkraft der Armee nicht nachstand. Der Verlust des ganzen Heeres auf Fühnen stand auf dem Spiel und der Weg nach Kopenhagen offen, wenn die Flotte geschlagen oder wenigstens zum größten Theile kampfunfähig gemacht wurde.

Diese Bedenken stimmten endlich ihren Hochmuth etwas herab und bewogen sie Friedensanträge zu machen, die den Alliirten so annehmbar erschienen, um darüber zu verhandeln und am 1. August einen dreimonatlichen Waffenstillstand abzuschließen.

Voraussichtlich werden diese Verhandlungen zu einem Frieden führen und die Reduction der beiderseitigen Streitkräfte läßt fast mit Sicherheit darauf schließen. Wir können deshalb mit jenem Tage auch die kriegerische Thätigkeit der Marine für das erste als abgeschlossen ansehen und uns zu anderweitigen Betrachtungen wenden.

Aus der obigen Darstellung ergeben sich hauptsächlich zwei Thatsachen: Die Marine hat, so klein sie auch ist, direct und indirect zu dem schnellen und glücklichen Ausgange des Krieges beigetragen, sie hat durch ihre wiederholten kühnen Angriffe die Dänen gezwungen, den größten Theil ihrer Flotte gegen sie aufzubieten, anstatt sie zur Unterstützung der Landarmee zu verwenden. Zweitens aber hat sie eine effective Blockade der preußischen Häfen verhindert. Die erstere Behauptung bedarf keines weiteren Commentars, dagegen halten wir es für nöthig die Handlungsweise der Dänen in Bezug auf die von ihnen verhängten Blockaden etwas näher zu beleuchten und daran einige weitergehende Erörterungen zu knüpfen.

Bekanntlich wurde nach Beendigung des Krimkrieges bei den Pariser Friedensverhandlungen von den dabei concurrirenden Mächten eine seerechtliche Convention abgeschlossen, deren Gegenstand war, die Ungewißheiten des bestehenden Seerechtes zu beseitigen und etwa daraus entstehenden Conflicten vorzubeugen. Diese Convention bestand aus vier Paragraphen, die folgendermaaßen lauteten:

1. Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft.
2. Die neutrale Flagge deckt feindliches Gut mit Ausnahme der Kriegs-Contrebande.
3. Neutrales Gut unter feindlicher Flagge darf nicht mit Beschlag belegt werden.
4. Die Blockaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zur Küste des Feindes wirklich zu verhindern.

Während die Unterzeichneten des Pariser Tractates diese Convention für sich selbst fortan als bindend betrachteten, behielten sie sich vor, alle übrigen seefahrenden Nationen zum Beitritt einzuladen und damit gleichmäßige seerechtliche Grundsätze in die völkerrechtlichen Beziehungen einzuführen. Auch Dänemark trat dieser Convention bei und man erwartete deshalb beim Ausbruche des Krieges von ihm die Ausführung der freiwillig übernommenen internationalen Verpflichtungen.

Statt dessen kehrte es sich im Gegentheil an keine der obigen

Bestimmungen, sondern verfuhr ganz willkührlich mit dem Aufbringen und Condemniren sowohl feindlicher als neutraler Schiffe. Es caperte im englischen Kanale, in der Nord- und Ostsee nicht allein preußische, sondern Schiffe deutscher Bundesstaaten, mit denen es sich gar nicht im Kriege befand, und brachte neutrale Fahrzeuge im Sunde auf, weil sie angeblich die Blockade gebrochen hatten. Admiral v. Dockum theilte in seinem Schreiben vom 18. Mai aus der berühmten Bai von Stettin den neutralen Consuln mit, daß die Blockade hergestellt sei, während die preußischen Kriegsschiffe täglich Recognoscirungen von 5—6 Meilen Ausdehnung unternahmen, und bis zum 4. April nicht weniger als 14 Kauffartheischiffe allein in Swinemünde aus und einliefen, ohne etwas von den Dänen wahrgenommen zu haben. Der Umstand aber, daß die neutralen Mächte dieses Verfahren ohne Einsprache geschehen ließen, beweist, daß jene Convention, die seiner Zeit von der civilisirten Welt als ein humaner Fortschritt mit Freuden begrüßt wurde, nichts werth ist, daß der Mangel an präciser Fassung vielerlei Deutungen erlaubt und ihre Paragraphen sich nach den Anschauungen ihrer Ausleger beliebig deuten lassen *). Sie ist demnach nur ein hohles Phrasengeklingel ohne allen practischen Werth für das Seerecht oder die Civilisation. Das Seerecht ist grade so unklar geblieben, wie vor ihrer Unterzeichnung, und die Humanität hat nichts dadurch gewonnen.

Es ist nicht zu bezweifeln, daß Kaiser Napoleon, der Urheber der Convention oder Declaration, wie sie officiell genannt wird, eine andere und präcisere Fassung derselben beabsichtigte und daß er nicht abgeneigt war, sich den Forderungen der Vereinigten Staaten von Amerika anzuschließen, welche ihren Beitritt von der Bedingung abhängig machten, daß während eines Seekrieges alles Privateigenthum gegen Beschlagnahme gesichert bleibe. Ebenso steht aber auch fest, daß diese Absicht an Englands Widerspruch scheiterte. Um da-

*) Wir haben diesen Gegenstand bereits vor längerer Zeit in der nautischen Zeitschrift „Hansa" besprochen, halten ihn jedoch für wichtig genug, um hier noch einmal darauf zurückzukommen.

her nur etwas zu Stande zu bringen, erhielt die Declaration ihre gegenwärtige Gestalt, d. h. sie wurde ein halbes Machwerk, das England allein Nutzen gewährte, wie wir weiter unten zeigen werden.

Gehen wir auf die einzelnen Paragraphen näher ein, so ergeben sich ihre inneren Widersprüche und ihre Mangelhaftigkeit sehr leicht.

§ 1. lautet: „die Kaperei ist und bleibt abgeschafft". Dies klingt unstreitig sehr human, hat aber keineswegs eine entsprechende Bedeutung.

Was ist Kaperei? Das Wort stammt vom lateinischen capere, und hat herkömmlich keinen andern Sinn, als Wegnahme feindlichen Privateigenthums auf der See, welches gar nicht oder nur höchst unwirksam vertheidigt werden kann. Wenn Kriegsschiffe von andern erobert werden, so wird nie das Wort „Kaperei" dabei in Anwendung gebracht, sondern man sagt „dies oder jenes Schiff ist erobert".

Dem Wortlaut und Sinne nach sollte mithin jener Paragraph nur die Bedeutung haben, „die Wegnahme feindlichen Privateigenthums auf See ist und bleibt abgeschafft". Statt dessen versteht man darunter „es ist zwar nicht erlaubt, Privatkaper auszurüsten, aber die kriegführenden Staaten können unter ihrer Kriegsflagge so viel Schiffe aussenden, und damit so viel feindliches Privateigenthum kapern, wie es ihnen beliebt".

Wir müssen gestehen, daß wir in dieser Auslegung des bezüglichen Paragraphen jede Logik vermissen.

In früheren Zeiten gaben die Staaten während eines Seekrieges Kaperbriefe aus, d. h. sie ermächtigten durch ein Document Rheder, auf ihre eigenen Kosten Schiffe auszurüsten, um feindliche Handelsfahrzeuge zu nehmen, und gegen eine bestimmte dem Staat zu entrichtende Abgabe, sich das feindliche Privateigenthum anzueignen. Diese Kaper mit staatlicher Erlaubniß wurden vom Gegner als legale Kriegführende anerkannt; im Falle ihres Genommenwerdens behandelte man ihre Besatzungen als Kriegsgefangene, während man Kaper ohne solche Licenz als Seeräuber betrachtete, und demgemäß summarisch mit ihnen verfuhr.

Jetzt soll nach der obigen Deutung des § 1. der Declaration

das Ausgeben von Kaperbriefen nicht mehr gestattet sein, und der kriegführende Staat den legalisirten Seeraub nur mit eigenen Fahrzeugen vollführen dürfen.

Ist mit diesem Grundsatze irgend etwas gewonnen, hat die Humanität damit auch nur den leisesten Fortschritt gemacht, oder wird derselbe die geringsten practischen Folgen haben?

Wir behaupten „Nein". Der Begriff der Kaperei ist dadurch in keiner Weise geändert. Diese erhält dadurch keine moralische Entschuldigung, sie ist und bleibt Beraubung einzelner Individuen und somit mittelalterliche Barbarei, mag der Staat Privatleuten dazu die Erlaubniß ertheilen oder sie mit seinen eigenen Schiffen ausüben. Ebenso ist es eine Illusion, aus dieser imaginairen Beschränkung des Kaperwesens eine geringere Belästigung des Seehandels herleiten zu wollen. Wenn ein Staat Grund hat zu glauben, daß eine Zerstörung des feindlichen Handels den Gegner zum Frieden zwingen wird, so hat er es trotzdem in der Hand, zur Erreichung seines Zweckes die umfassendsten Mittel zu ergreifen. Er bedarf dazu nur schneller Schiffe.

In früheren Zeiten waren die Kriegsschiffe die schnellsten, die Privatkaper, ursprünglich Handelsschiffe, hatten daher alle Ursache nicht in deren Bereich zu kommen; jetzt jedoch hat sich die Sachlage geändert. Die Technik und Industrie ist in Folge des gewaltigen Aufschwunges, den der Seehandel genommen, viel mehr den Völkern als den Regierungen dienstbar geworden, so daß wir die schnellsten Schiffe jetzt in der Handelsmarine zu suchen haben, weil hier Speculationsgeist und Concurrenz als die mächtigsten Hebel wirken.

Was hindert mithin eine Regierung im Falle eines Krieges, eine beliebige Menge solcher schnellen Schiffe zu kaufen oder zu miethen, und sie als Staatsschiffe unter Kriegsflagge und Wimpel auf legalen Seeraub auszusenden?

Als die Declaration unterzeichnet wurde, hatten die Kriegswerften noch das Privilegium, die schnellsten Schiffe zu construiren, und England konnte noch die Herrschaft der See beanspruchen. Seine Flotte war groß genug, um nicht nur den feindlichen Kriegsschiffen entgegen-

zutreten, sondern auch, um noch eine Masse Fahrzeuge zur Zerstörung des feindlichen Handels in alle Gewässer der Erde zu entsenden.

Die Bemannung der englischen Flotte hat jedoch von jeher stets ungemeine Schwierigkeiten gemacht. Wollte man nicht zum Pressen zurückgreifen, was unter den gegenwärtigen Verhältnissen immer eine sehr gewagte Maßregel bleibt, so bedurfte man eines mächtigen Reizmittels für die anzuwerbenden Matrosen, und dieses Reizmittel bestand in Prisengeldern. Durch Eingehen auf die nordamerikanischen Anträge, alle Kaperei abzuschaffen, wäre England dies Mittel verloren gegangen. So hastig es deshalb die Abschaffung der Privatkaperei adoptirte, durch deren Verbleiben sein eigener Handel gefährdet wurde, so entschieden sprach es sich gegen das Verbot der legalisirten Wegnahme von Handelsschiffen aus, welche nach seinen damaligen Ansichten und Verhältnissen ihm nur Vortheil, aber keinen Nachtheil bringen konnte.

Die humane Grundlage der Declaration scheiterte deshalb an dem berechnenden Egoismus Englands, welches sich stets als Vorkämpfer der Civilisation gerirt, jetzt aber alle Grundsätze verläugnet, durch die es selbst groß und mächtig geworden ist.

Wie bemerkt, haben sich seit dem Abschlusse der Declaration die Verhältnisse bedeutend geändert. England kann nicht mehr die unbestrittene Suprematie zur See beanspruchen und namentlich ist es nicht mehr im Stande, den Ruin seines Handels durch Regierungskaper einer weit kleineren Seemacht, als es selbst ist, zu verhindern, seitdem weiter nichts, als energischer Wille und Geld dazu gehören, um auf Privatwerften die schnellsten Kaper bauen zu lassen oder zu kaufen, die nicht zu fürchten haben, von den englischen Kriegsschiffen aufgebracht zu werden.

Herr Cobden hat in einer Rede während der letzten Parlamentssession unumwunden ausgesprochen, daß bei einem Kriege mit Deutschland England schwere Verluste auf dem Ocean erleiden werde, und nach unserer Ansicht ist es hauptsächlich diese Furcht, welche England von thätiger Parteinahme für Dänemark abgehalten hat. Wenngleich zu unserm Vortheile, erntet es jetzt die Früchte seines Egoismus vor

neun Jahren und verwünscht wahrscheinlich innerlich seine damalige Politik.

Der zweite Paragraph: „Neutrale Flagge deckt feindliches Gut mit Ausnahme der Kriegscontrebande", enthält scheinbar eine große Rücksicht auf die Neutralen, jedoch eben nur scheinbar. Der Begriff der Kriegscontrebande ist bis jetzt durchaus nicht völkerrechtlich festgestellt. Die Bezeichnung „Kriegscontrebande" läßt sich auf alles Mögliche ausdehnen, auf Kohlen, Holz, Eisen und alle sonstigen Materialien und Vorräthe, welche zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegsschiffen möglicherweise sich verwenden lassen. Es kommt eben nur auf die subjective Auffassung der Prisengerichte an, darüber eine Entscheidung zu treffen, und der § 2. ist deshalb nichtssagend und werthlos.

Der § 3.: „Neutrales Gut unter feindlicher Flagge darf nicht mit Beschlag werden" ist ebenso widersinnig gefaßt. Die Beschlagnahme des neutralen Gutes ist ausgeschlossen, aber nicht die des feindlichen Schiffes, in welchem es lagert. Der Eigenthümer der Ladung ist zwar vor dem Raube seines Gutes geschützt, aber nicht vor den schwersten Verlusten, die ihm durch Aufbringen und Condemnirung des Schiffes erwachsen. Er wird dadurch gehindert, seinen eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, er verliert die von ihm in Betracht gezogenen Conjuncturen und erleidet dadurch die empfindlichen Nachtheile, die überhaupt seinen gänzlichen Ruin herbeiführen können.

Die Bestimmung des § 3. enthält mithin eine directe Verletzung des Rechts und eine Schädigung der Neutralen, deren Duldung nur eine unverzeihliche Schwäche ihrer Regierungen kennzeichnet.

Wir kommen endlich zu dem letzten Paragraphen „die Blockaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zur Küste des Feindes wirklich zu verhindern."

Wie illusorisch die aus dieser Bestimmung für den Handel erwarteten Vortheile sind, hat die dänische Blockade zur Evidenz ergeben. Der § 4. kann nach den Gesetzen der Vernunft eigentlich weiter keinen Sinn haben, als daß die feindliche Streitmacht die

Küste so eng einschließen muß, um das An- und Absegeln von Schiffen wirklich zu verhindern. Nur in diesem Falle sollen die Blockaden als rechtsverbindlich angesehen werden. Sie sind es dagegen nicht, wenn diese Bedingungen fehlen.

Die dänische Blockade war der Art, daß der Zugang zur Küste nicht wirklich verhindert wurde. Vom 18. März bis 2. April liefen allein in Swinemünde 14 preußische und neutrale Schiffe ein, und während der ganzen Blockadezeit sind die dänischen Schiffe überhaupt nur sechsmal in Sicht von Swinemünde gekommen.

Preußen hat demgemäß vollständig richtig gehandelt, wenn es die Blockade als nicht rechtsverbindlich bezeichnete und in Jütland Contributionen ausschrieb, um damit den Schaden für die Verluste der preußischen Rheder zu decken.

Gleichzeitig beweist aber das Benehmen der Neutralen, welche das ungesetzliche Aufbringen und Condemniren ihrer Schiffe stillschweigend duldeten, daß auch der § 4. der Pariser Declaration keine Bedeutung hat oder ihm wenigstens nicht die Bedeutung und Verbindlichkeit beigelegt wird, welche er dem Sinne nach haben sollte.

Wenn daher Preußen durch seinen Gesandten auf den Londoner Conferenzen die Neutralen auf die dänische Verletzung der Declarations-Bestimmung aufmerksam machte, und bei einer Fortdauer einer solchen Blockadehandhabung damit drohte, daß es sich auch nicht an die andern Paragraphen der Declaration halten werde, so handelte es ebenfalls nur, wie es als souveräner Staat mußte, und wir Deutschen können nur stolz darauf sein, daß eine solche Erklärung furchtlos und offen abgegeben wurde. Earl Russell und die englische Presse erheben darüber zwar ein großes Geschrei, aber unzweifelhaft haben wir es nur der Besorgniß, Preußen werde seine Drohung wirklich in's Werk setzen, zu danken, daß England Dänemark nicht thätlich unterstützte, wie dies aus dem oben erwähnten Passus der Cobden'schen Rede deutlich hervorgeht.

Wir können nur im Interesse der Humanität wünschen, daß Preußen bei dieser Erklärung beharrt, und sich so lange von der Pariser Declaration lossagt, bis dieselbe einer Revision unterworfen

und ihr Inhalt in eine so präcise Fassung gebracht wird, daß sie ihren Zweck erfüllt und keiner verschiedenen Deutung fähig ist. Namentlich aber muß in ihr der amerikanische Antrag „Abschaffung aller Kaperei" zum völkerrechtlichen Grundsatze erhoben werden. So lange sich England dagegen sträubt, so lange muß Preußen sich die Mittel reserviren, den unverschämten Anmaßungen des auf seine große Flotte stolzen Albion wirksam entgegen zu treten, indem es im Kriegsfalle den englischen Handel auf das gründlichste zu ruiniren droht.

Der Verlauf des Krieges und die Erklärungen des Grafen Bernstorff haben den Neutralen genügende Anregung zu einer Revision und Aenderung der Declaration gegeben. Wollen sie trotzdem nicht darauf eingehen, so ist dies ein Beweis, daß es nicht in ihrer Absicht liegt, auf dem Gebiete des Seerechtes der Humanität Concessionen zu machen. Alsdann hat Preußen aber auch nicht die geringste Veranlassung, gewissenhaft und zu seinem Nachtheile an einer Uebereinkunft festzuhalten, die von den übrigen Unterzeichnern nicht respectirt und damit factisch für ungültig erklärt wird.

Hoffen wir jedoch im Interesse der Civilisation, daß sehr bald ein neuer seerechtlicher Vertrag in das Leben trete, der der Menschheit einen wirklichen Dienst leistet und allen Ungewißheiten des bestehenden Seerechtes ein Ziel setzt. Hoffen wir ebenso, daß Preußen es ist, von dem der Antrag auf diese Convention ausgeht. Da es sich bei seiner jetzigen schwachen Wehrkraft zur See durch diese Forderung eine Waffe aus der Hand giebt, so wird seine Uneigennützigkeit dem Antrage noch ein um so größeres Gewicht verleihen und einen moralischen Druck auf die übrigen Mächte ausüben.

Der Inhalt des neuen Vertrages läßt sich in wenige Punkte zusammenfassen, deren hauptsächlichste folgende sein dürften:

1) Jede Wegnahme feindlichen Privateigenthums zur See ist und bleibt abgeschafft.

2) Die Blockaden müssen, um recht verbindlich zu sein, durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zu den feindlichen Küsten wirklich zu verhindern, und

zwar müssen sich die blockirenden Schiffe auf mindestens zwei Meilen Entfernung von den gesperrten Küstenstrichen halten.

3) Nur Schiffe, welche eine solche Blockadelinie zu durchbrechen suchen, dürfen aufgebracht und als gute Prise betrachtet werden, aber auch nur, so lange sie sich in Sicht der Küste befinden und wenn sie von der Blockade Kenntniß hatten.

Ein solcher seerechtlicher Vertrag würde nur eine Consequenz des bereits in den Landkriegen beobachteten völkerrechtlichen Verfahrens sein, und er muß als eine unabweisliche Forderung unser vorgeschrittenen Civilisation betrachtet werden.

So wenig, wie die Anschauungen unseres Zeitalters gestatten, daß wehrlose Städte geplündert und dem Einzelnen seine sämmtliche Habe durch die kriegführenden Truppen geraubt wird, so ungerechtfertigt ist die Kaperei von feindlichem Privateigenthum durch Kriegsschiffe.

Deutschland aber wird nur dem von ihm mit Recht behaupteten Ruhme der Civilisation die Krone aufsetzen, wenn es die obigen Grundsätze zur völkerrechtlichen Geltung zu bringen sucht.

So wie der letzte Krieg Jedermann in Deutschland die Ueberzeugung aufgedrängt haben muß, daß wir einer Marine bedürfen, um sowohl in militärischer als politischer Beziehung unsern Rang unter den Nationen zu behaupten, hat er ebenso deutlich gezeigt, daß die vorhandene bedeutend vergrößert werden muß, um den Anforderungen, welche an ein so kostspieliges Institut zu stellen sind, gerecht zu werden. Der Hauptzweck einer Marine ist von jeher der Schutz des Handels gewesen und wird es auch fernerhin immer bleiben. Um diesen Zweck zu erfüllen muß sie aber im Stande sein, nicht nur nothdürftig defensiv die Blockaden eines kleinen Staates, wie Dänemark, abzuwehren, sondern auch offensiv vorzugehen, und jede Schädigung und Unbill, welche von andern Staaten unserm Handel zugefügt wird, zu rächen. Die Grenzen ihrer Ausdehnung stecken sich von selbst; sie

sind abhängig von den maritimen Interessen, welche zu vertreten sind d. h. von der Größe und Ausdehnung des Seehandels. Damit ist zugleich die Andeutung gegeben, welche Größe die preußische resp. eine deutsche Marine haben muß, welche letztere jedoch vernunftgemäß nur unter preußischer Führung gedacht werden kann.

Noch vor dreißig Jahren war der deutsche Seehandel äußerst beschränkt. Hamburg und Bremen waren damals seine einzigen Vertreter außerhalb Europas. Die Stufe, welche Deutschland als Seehandelsstaat einnahm, war eine so niedrige, daß unter den damaligen Verhältnissen der Mangel einer Marine gar nicht empfunden wurde, und es nicht befremden konnte, wenn man sie unnöthig fand. Seitdem hat sich aber die Sachlage sehr geändert. In den wirthschaftlichen Verhältnissen Deutschlands ist ein bedeutender Umschwung eingetreten, der beschränkte Gesichtskreis seiner Bewohner hat sich erweitert und die Industrie sich in wenigen Jahren zu einer ungeahnten Höhe entwickelt, Handel und Verkehr sind in gleichem Verhältniß gewachsen, Unternehmungsgeist ist erwacht, der Blick hat sich über die Grenzen des Vaterlandes hinaus gerichtet, Tausende von deutschen Schiffen durchfurchen alle Meere und tragen die Producte deutscher Intelligenz und deutschen Fleißes zu den fernsten Nationen der Erde.

Vergleichen wir unsern gegenwärtigen handelspolitischen Zustand mit dem vor dreißig Jahren, so müssen wir staunen. Es drängt sich uns unwillkührlich der Gedanke auf, daß eine vollständige Wandelung in dem Character unseres Volkes vorgegangen ist und daß wir auf einmal zu der Erkenntniß und dem Bewußtsein der Stellung gekommen sind, die Deutschland seiner geographischen Lage, der Zahl und Intelligenz seiner Bewohner und seiner inneren Kraft nach im Weltverkehr gebührt. Auf andere Weise ist das plötzliche Aufblühen unseres Seehandels und unserer Schifffahrt nicht erklärlich. Mit demselben hat sich aber auch das Verlangen nach einer Flotte kundgegeben, weil man instinktmäßig fühlte, daß ein Schutz für das unermeßliche Kapital nöthig werde, welches gegenwärtig auf den Meeren schwimmt, und an dem nicht mehr einzelne Individuen in den Seestädten, sondern ein bedeutender Theil des ganzen Volkes participiren.

Deutschland hat sich in den letzten drei Decennien von einer ganz unbedeutenden zu der dritten Seehandelsmacht unter den civilisirten Staaten emporgeschwungen. Nur England und Amerika sind ihm überlegen. Die Flotten dieser Länder und das Verhältniß ihres Seehandels zu dem unsern geben deshalb den Maßstab für die nächste Zukunft unserer Marine, die eine solche zweiten Ranges, wie die italiänische und spanische sein muß. Eine derartige Flotte ist bis jetzt unseren Verhältnissen angemessen und erfüllt ihre Zwecke vollständig. Sie verleiht unsern Handelsschiffen ausreichenden Schutz, sie flößt Achtung genug ein, um andern Mächten eine leichtsinnige Verletzung unserer maritimen Interessen zu verbieten, und weder ihre Anschaffung noch ihre Unterhaltung erfordern Opfer, die das Land nicht gut zu leisten vermöchte. Eine solche Flotte zweiten Ranges muß aber von Deutschland mit allen Kräften angestrebt werden, weil der Nutzen einer kleineren mit den Kosten in gar keinem Verhältnisse steht. Wir müssen im Stande sein Beleidigungen oder Rechtsverletzungen, die unseren Unterthanen durch andere, von Landtruppen nicht erreichbare, Mächte zugefügt werden, mit Hülfe unserer Flotte zu strafen und dadurch dem deutschen Namen Achtung und jedem Bürger unseres Vaterlandes das stolze Bewußtsein einzuflößen, daß die Regierung nicht nur den Willen, sondern auch die Macht hat, um seine Rechte zu schützen. Ein solches Bewußtsein wird die Deutschen im Auslande mit ganz anderem Selbstgefühl auftreten lassen, wie bisher; die Klagen über die schnelle Entfremdung der ausgewanderten Deutschen vom Vaterlande werden verstummen und sie werden sich mit Stolz fortdauernd als Angehörige desselben bekennen. Es kann nicht fehlen, daß in wenigen Jahren der politische Einfluß Deutschlands im Auslande mit Riesenschritten wächst, und es zu der Stellung im Rathe der Völker gelangt, welche ihm zukommt. Mit einer entsprechenden Marine liegt diese Zukunft nahe, ohne eine solche ist sie nicht denkbar.

Nach dieser Zukunft strebt das deutsche Volk jetzt unverkennbar mit aller Kraft; aber es liegt auf der Hand, daß es dieselbe nicht ohne schwere Kämpfe erreichen wird, und sich deshalb darauf vorbereiten und dazu rüsten muß. Um zu seinem Ziele zu gelangen, muß

es andere Völker verdrängen, und diese weichen nicht gutwillig. Schon jetzt betrachtet England unsere schnellen Fortschritte in dieser Richtung mit Besorgniß und neidischem Auge. Es fürchtet in Deutschland einen Rivalen in der Herrschaft des Meeres, und nach unserer Ansicht auch nicht ohne Grund. Wer die verschiedenen Länder der Erde besucht hat, kann sich der Thatsache nicht verschließen, daß Deutschland bereits mit Erfolg mit England ringt. In den chinesischen Gewässern, wo England bis vor zehn Jahren fast Alleinherrscher war, befinden sich jetzt permanent nicht weniger als zwei bis dreihundert deutsche Schiffe. In den La Plata Staaten und an der Westküste Amerikas hat der englische Handel die Concurrenz mit dem deutschen nicht bestehen können, und in Nordamerika, das bis zum Jahre 1850 fast England allein mit europäischen Producten versorgte, war die Einfuhr von Erzeugnissen des Zollvereins bis zum Ausbruche des gegenwärtigen Krieges in zehn Jahren um das siebzehnfache gestiegen. Es giebt fast keinen Handelsplatz der Welt von irgend welcher Bedeutung, sei es in China, Japan, am Amur, Australien oder den Sandwichinseln, wo nicht der deutsche Kaufmann neben dem Engländer eingezogen wäre, und wenn auch geräuschlos, so doch bedeutende Erfolge erzielt hätte, die wohl geeignet sind, den letzteren besorgt zu machen.

Wenn diese Thatsachen auch merkwürdiger Weise in Deutschland selbst weniger bekannt, und wir uns der eigenen Kraft kaum bewußt sind, so haben sie um so mehr die Aufmerksamkeit Englands erweckt. Seine Politik in dem letzten Kriege ist lediglich der Ausfluß des Neides und der Besorgniß vor dem sichtbaren Wachsthum unserer Bedeutung als Handelsmacht. Es sagt sich, daß unsere Erfolge in dieser Richtung, wenn wir eine angemessene Flotte besitzen, sich ganz bedeutend vermehren werden, und sucht deshalb das Aufblühen einer deutschen Marine in jeder Weise nieder zu halten. Nur deshalb munterte es Dänemark zum Widerstande auf, und versorgte den Dannebrog mit Armstronggeschützen während des Krieges; nur deshalb spielten seine Schiffe die Rolle von Spionen vor dem Gefechte bei Helgoland, und wurde der sogenannte Sieg der dänischen Schiffe mit leuten Cheers im Parlamente begrüßt. Dieselbe Besorgniß wollte Kiel nicht als

Bundeshafen dulden, und sieht in den projectirten Nord-Ostseekanal eine schwere Beeinträchtigung englischer Interessen. Diesmal sind die englischen Pläne an der deutschen Energie gescheitert, ihre Hoffnung, daß die dänische Marine die unsere vernichten würde, ist nicht in Erfüllung, und unsere kleine Seemacht im Gegentheil aus dem Kriege fast in doppelter Stärke hervorgegangen; allein wenn auch die preußischen Drohungen auf der Londoner Conferenz für den Augenblick einem Conflicte zwischen England und Deutschland vorgebeugt haben, so ist dieser doch unausbleiblich. Es mögen zehn, zwanzig, ja noch mehr Jahre darüber hingehen; aber ausbrechen wird und muß er, denn England sieht durch Deutschland seine wesentlichsten Interessen bedroht, und wird nie gutwillig dulden, daß wir es von seinem Platze als erste Handelsmacht verdrängen oder auch nur ihm ebenbürtig zur Seite stehen.

Wenn Deutschland daher den eingeschlagenen Weg zu Ruhm, Ehre und materieller Wohlfahrt nicht wieder verlassen, und sich zu jener untergeordneten Stellung zurückdrängen lassen will, welche es bis vor wenigen Jahrzehnten leider eingenommen hat, so muß es sich zu den ihm bevorstehenden Kämpfen energisch rüsten und möglichst bald eine Marine schaffen, die in naturgemäßem Verhältnisse zu seiner maritimen Bedeutung und Entwickelung steht.

Es ist unmöglich, eine solche Flotte auf einmal oder in 1—2 Jahren herstellen zu wollen. Dazu bedarf es eines Zeitraumes von mindestens 10 Jahren, wenn die Schiffe nicht als todtes Material liegen sollen. Zu einer Flotte gehören nicht nur Schiffe, sondern auch Häfen, wo sie untergebracht, reparirt und neu gebaut werden können, und vor allen Dingen gehören Officiere und Mannschaften dazu.

Schiffe lassen sich in ein paar Jahren zu Hunderten schaffen, und bei ihnen kommt nur das Geld in Betracht. Auch die erforderlichen Häfen lassen sich mit energischem Willen und Geld in kurzer Zeit herstellen. Die Verwandlung des Kieler, Flensburger Hafens oder des Wohlenberger Wyk bei Wismar in Kriegshäfen mit allen dazu gehörigen Etablissements, Befestigungen ꝛc. kann z. B. in zwei Jahren vollständig geschehen, allein das nothwendige Flottenpersonal

läßt sich nicht in so kurzer Zeit schaffen. Dies will herangebildet sein, und dazu bedarf es, selbst mit dem bereits vorhandenen Kern der preußischen Marine, noch mindestens 10 Jahre.

Eine Flotte zweiten Ranges, wie sie für Deutschland erforderlich ist, muß hundert Kriegsschiffe verschiedener Klassen zählen. Diese beanspruchen 20,000 Mann Besatzung, davon zwei Drittheile Seeleute und 1000 Officiere. Die preußische Marine zählt noch nicht den zehnten Theil von beiden, die Officiere reichten kaum aus, um die wenigen vorhandenen Fahrzeuge während des Krieges nothdürftig zu besetzen, und doch hat Preußen, freilich unter sehr ungünstigen Verhältnissen, funfzehn Jahre gebraucht, um diese kleine Zahl heranzubilden.

Wenn es nun auch rathsam ist, die Häfen sogleich und mit Energie in Angriff zu nehmen, theils um den Schiffen eine geeignete Unterkunft zu geben, theils weil durch sie etwas Dauerndes und stets gleichen Nutzen Gewährendes geschaffen wird, so muß bei dem Bau der Schiffe vorsichtiger verfahren werden. Der Kriegsschiffbau befindet sich gegenwärtig in einer Uebergangsperiode, die Frage „Holz oder Eisen" ist noch nicht entschieden und wir haben uns deshalb vor übereilten Schritten zu hüten, um nicht unser Geld in das Wasser zu werfen. Wenn es einerseits keinem Zweifel unterliegen kann, daß wir zu unserer Küstenvertheidigung und zur Abwehr der Blockaden Panzerfahrzeuge bedürfen, weil andere Mächte, mit denen wir in Conflict gerathen können, sie besitzen, so müssen wir uns so lange auf die geringste Zahl derselben beschränken, bis die Technik es dahin gebracht hat, sie nicht nur mit einem für die Artillerie undurchdringlichen Panzer zu bekleiden, sondern sie auch zu Seeschiffen zu machen. Ehe wir aus ihnen das Gros unserer Flotte bilden, müssen wir die Gewißheit haben, daß wir sie bei jeder Witterung, wie die Holzschiffe, in See und auf lange Reisen schicken können, daß sie nicht lediglich auf ihre Maschinen angewiesen sind, und nach Erschöpfung ihres nur für wenige Tage reichenden Kohlenvorrathes, als hülflose Kolosse auf dem Meere treiben. Wir müssen die Ueberzeugung haben, daß in heißen Klimaten die Besatzungen nicht in den eisernen Käfigen ihre

Gesundheit einbüßen, und es müssen die Mittel gefunden sein, die Panzerschiffe zu kupfern, damit sie durch das schnelle Bewachsen des Bodens nicht nach einem halben Jahre ein Drittheil und mehr ihrer Schnelligkeit verlieren.

Es ist möglich, ja wahrscheinlich, daß die Technik alle diese Uebelstände mit der Zeit beseitigt, aber bis jetzt ist es nicht geschehen, und noch kein Panzerfahrzeug construirt, das den Anforderungen entspräche, welche an ein Kriegsschiff gestellt werden müssen. Selbst wenn wir aber annehmen, daß dies binnen hier und Jahresfrist geschähe, daß vollkommen see- und kriegsfähige Panzerschiffe gebaut würden, so werden andere Umstände ihre Zahl immerhin sehr beschränken müssen und sie auf das Gebiet der Küstenvertheidigung verweisen. Die Reparatur eines solchen Schiffes erfordert so großartige Anstalten, so kunstvolle, gewaltige und kostspielige Maschinerien, daß sie nur im eigenen Lande oder höchstens in bestimmten Häfen Europas ausgeführt werden kann.

Mag ein Fahrzeug noch so vorzüglich und fest gebaut sein, so wird es nie der Wuth der Elemente ungefährdet Trotz bieten und stets Beschädigungen ausgesetzt sein. Springt ein hölzernes Schiff z. B. leck, sei es auch eine Fregatte oder ein Linienschiff, so läuft es den ersten besten Hafen an und findet dort alle Anstalten, Material und Zimmerleute, um seinen Schaden auszubessern. Jedenfalls findet es aber Holz und kann im Nothfalle das Schiff mit eigenen Kräften in kurzer Zeit kielholen und repariren.

Wo soll aber ein Panzerschiff, wie der Warrior, der Black Prince, von 6000 Tons Gehalt, Hülfe finden, wenn es deren nothwendig bedarf, und sich vielleicht Hunderte oder Tausende Meilen von den vaterländischen Werften oder Docks befindet; wo selbst ein bedeutend kleineres, wie der Research, wenn z. B. der Ersatz einer oder mehrerer Panzerplatten nöthig wird? Es findet im Auslande weder das Material, nach die Maschinerien, um es zu bearbeiten, zu biegen oder am Schiffe anzubringen, und aus diesem Grunde verbietet es sich jetzt von selbst, daß solche Schiffe weite überseeische Reisen machen und daß sie — wenigstens in den nächsten funfzig Jahren — das

Gros einer Flotte bilden werden. England und Frankreich mögen ihre Gründe haben, sich gegenseitig im Bau von Panzerschiffen zu überbieten; dies darf jedoch Deutschland nicht verleiten, ihrem Beispiele zu folgen.

Um Dänemarks und Schwedens vereinigter Flotte gewachsen zu sein, darf die Zahl unserer Panzerfahrzeuge zur Küstenvertheidigung nicht geringer sein, als die jener Mächte, und wir müssen darin mit ihnen gleichen Schritt halten, aber wir dürfen noch nicht daran denken, einer Seemacht wie England oder Frankreich in nächster Zeit die Spitze bieten zu wollen. Wir müssen vor allem darnach streben, eine möglichst große Zahl von Officieren, Unterofficieren und Maschinisten zu bilden, und die Mittel ausfindig machen, um uns für eine Flotte zweiten Ranges die erforderliche Zahl von Seeleuten zu sichern, die uns bis jetzt noch fehlt.

Officiere und Mannschaften bildet man aber nicht auf Panzerschiffen, welche in den heimischen Häfen still liegen oder sich nur auf kurze Strecken und bei gutem Wetter von ihnen entfernen, sondern auf Schiffen, die den weiten Ocean durchfurchen, weder Sturm noch See scheuen, und ihre Tausende Meilen langen Wege dem Winde und jeder Witterung abkämpfen. Das sind bis jetzt nur hölzerne Schiffe, Fregatten und Corvetten, und deshalb muß das Gros unserer Flotte zunächst aus solchen Fahrzeugen bestehen.

In Bezug auf die Zahl dieser Schiffe halten wir zwanzig von jeder Classe ausreichend, um sowohl Officiere und Mannschaften auszubilden und in Uebung zu halten, als auch um unsern Seehandel im Auslande zu schützen, zum möglichsten Wachsthum desselben beizutragen und dem deutschen Namen in allen Welttheilen die nöthige Geltung zu verschaffen. Die Hälfte derselben muß beständig in Dienst sein, die andere Hälfte in den Häfen bereit liegen, um die erstere entweder abzulösen oder zu verstärken, deshalb muß das Officiercorps für sie vollzählig, die Besatzung aber zur Hälfte als Stammmannschaft disponibel sein.

Jene in Dienst gestellten 10 Fregatten und 10 Korvetten haben nicht zur Parade in unsern Häfen zu liegen, sondern sie müssen an

denjenigen Küsten stationiren, an denen unsere hauptsächlichsten Handelsinteressen zu vertreten sind. Solcher Stationen giebt es besonders drei, die für Deutschland wichtig sind, die Levante, Süd-Amerika und die chinesischen Gewässer, und für sie reicht die vorgeschlagene Zahl von 20 Schiffen vollständig aus. Während für das Mittelmeer zwei Fregatten und zwei Corvetten genügen, erfordern die beiden andern Stationen eine größere Macht, und der Rest ist auf sie gleichmäßig zu vertheilen.

Baut man die Fregatten zu 50 Kanonen, die Corvetten wie die der preußischen Marine zu 17 und 28, sämmtlich mit gezogenen 24-Pfündern und einigen 48-Pfündern bewaffnet, und mit einer Geschwindigkeit von 13—14 Knoten, so besitzen wir in ihnen eine Seemacht, wie sie Deutschlands würdig und seinen maritimen Verhältnissen angemessen ist. Sie ist nicht nur im Stande, allen jenen halbcivilisirten Nationen im Osten und Westen Respect genug einzuflößen, um sie zur Achtung der abgeschlossenen Verträge zu zwingen und vor Rechtsverletzungen gegen unsere Staatsangehörige zu bewahren, sondern die Stationsgeschwader sind auch stark genug, um einzeln oder verbunden gegen Flottenabtheilungen oder Colonieen der großen Seemächte vorzugehen, wenn wir mit einer derselben in Conflict gerathen sollten.

Diese 40 Schiffe haben nach unserer Ansicht die Expeditionsflotte, d. h. diejenige auszumachen, welche für den Dienst in fernen Gewässern bestimmt ist.

Außer ihr müssen wir noch eine Küstenflotte besitzen, um Blokaden abzuwehren, unsere Häfen zu vertheidigen und unsere deutschen Meere, die Ost- und Nordsee, von Feinden zu säubern. Wie schon bemerkt, bedürfen wir dazu einer Zahl von Panzerfahrzeugen, weil deren unsere nächsten Nachbaren, Dänemark und Schweden, haben und noch bauen. Mit diesen Nationen, die zugleich unsere nächsten Feinde sind, weil das Germanenthum sie zu absorbiren droht, haben wir nur in der Ost- und Nordsee zu kämpfen. Unsere Expeditionsflotte findet weder Geschwader von ihnen in fernen Gewässern, noch besitzen sie Colonieen, deren Eroberung oder Angriff ihnen empfind-

lichen Schaden zufügen würde. Wir müssen ihnen deshalb gewachsen sein, wenn wir nicht der allein leidende Theil sein wollen.

Vorläufig reichen sechs solcher Panzerschiffe aus, wie die preußische Regierung in England und Frankreich zwei hat bauen und kaufen lassen. Dänemark besitzt jetzt drei und Schweden baut zwei, wenn wir also eins mehr haben, so genügt dies vollständig, und um so mehr, da die Finanzen beider Länder nicht dazu angethan sind, in den nächsten Jahren eine Vermehrung dieser kostspieligen Fahrzeuge eintreten zu lassen.

Mit der Beschaffung der vier noch fehlenden Panzerschiffe sollte so schleunig wie möglich vorgegangen werden. Gleichzeitig muß man sie aber auch auf wirksame Weise, d. h. mit solchen Geschützen armiren, welche im Stande sind, die feindlichen Panzer zu durchbohren. In Preußen besitzen wir bis jetzt dergleichen nicht. Der gezogene 24=Pfünder hat bei seinen unübertrefflichen Eigenschaften gegen Holzschiffe zwar genügende Percussionskraft, um den $2\frac{1}{2}$zölligen Panzer der dänischen Schraubenschooner Esbern Snare und Absalon zu durchschlagen; er mag auch wohl dem Rolf Krake durch glückliche Schüsse gegen die Thürme erheblichen Schaden zugefügt haben, indessen kann er weder mit Granaten noch mit gehärteten Vollgeschossen die $4\frac{1}{2}$—5zölligen Eisenwände der Panzerschiffe neuester Construction durchbohren, weil diese jetzt viel dichter und besser angefertigt werden, als früher. Ebenso haben die Schießübungen mit dem gezogenen 48=Pfünder kein günstigeres Resultat gegeben; die Geschosse blieben auf 1200 Schritt theils in den Platten stecken, theils prallten sie ab und zerschellten, ohne den Platten erheblichen Schaden zuzufügen. Wir bedürfen daher anderer kräftigerer Geschosse, wenn unsere Panzerschiffe nicht nutzlos sein sollen. Genauigkeit und Tragweite lassen bei den preußischen Geschützen nichts zu wünschen übrig und sie werden von keinem andern Geschütze übertroffen; dagegen mangelt die Percussionskraft, und da sie von der Quantität des Pulvers abhängig ist, so muß diese vergrößert werden. Man wird hier den Einwand machen, daß eine Vergrößerung der Pulverladung nicht möglich sei, weil das Geschoß dann nicht mehr den Zügen folgen und diese überspringen würde.

Wir geben dies gern zu, sehen aber nicht ein, weshalb die Züge für die vorliegenden Zwecke überhaupt nöthig sind. Ein Hinterladungsgeschütz ohne Züge wird bis zu einer Entfernung von 2000 Schritt noch ebenso genau schießen, wie ein gezogenes, wenn das Geschoß im Rohre nur keinen Spielraum hat. Die größere Pulverladung und die demgemäß größere Anfangsgeschwindigkeit des Geschosses gleichen bis zu jener Entfernung die größere Genauigkeit, welche die auf der Flugbahn perpendiculär stehende Drehung dem gezogenen Geschosse ertheilt, für praktische Zwecke vollständig wieder aus. Wenn wir mit Holzschiffen gegen Holzschiffe kämpfen, muß unsere Tactik eine ganz andere sein, als wenn wir mit Panzer gegen Panzer stehen. Im ersteren Falle wäre es ein großer Fehler, wenn wir mit unsern gezogenen Geschützen nicht das Gefecht auf große Entfernungen zu entriren und auch zur Entscheiduug zu bringen suchten, weil wir uns im entgegengesetzten Falle der ganzen Ueberlegenheit unserer Armatur begäben. Diese besteht grade in der großen Tragweite und Trefffähigkeit unserer Geschütze, und da ein 24-Pfünder selbst auf 5000 Schritt noch Percussionskraft genug behält, um die Wand eines hölzernen Linienschiffes zu durchschlagen, so wäre es unrichtig gehandelt, gleich dem Gegner auf 500—1000 Schritt nahe zu rücken und sich dadurch ihm gleich zu stellen.

Mit Panzerschiffen dagegen verhält sich die Sache anders. Das Hauptobject der gegen sie zu verwendenden Geschütze ist nicht sowohl Trefffähigkeit und Tragweite, als besonders Durchschlagskraft. Da diese von Secunde zu Secunde in Folge des Luftwiderstandes bedeutend abnimmt, so liegt es auf der Hand, daß man, um das Maximum zu benutzen und überhaupt ein Durchbohren der feindlichen Panzerwand zu ermöglichen, den Feind in größter Nähe engagiren muß. Nach diesem Princip verfuhr der unionistische Admiral Farragut, als er in Mobile-Bay das conföderirte Panzerschiff Tenessee angriff, und ihm hat er es allein zu danken, daß er letzteres nahm. Der Nahkampf, womöglich Bord an Bord, muß in Zukunft der tactische Grundsatz der Panzerschiffe sein, und dazu bedarf man keiner gezogenen Geschütze, wohl aber Geschütze mit möglichster Percussionskraft.

Construirt man ein glattes Hinterladungsgeschütz von der Größe des preußischen 48=Pfünders aus Stahl, das 150pfündige stählerne Bolzen mit einer entsprechenden Pulverladung schleudert, so wird das Geschoß auf nahe Distanzen jeden Panzer durchdringen und eine geeignete Bewaffnung für unsere Panzerschiffe abgeben.

Die Artillerie ist der Hauptfactor in jeder Marine. Von ihrer Wirksamkeit hängt die Entscheidung eines Seekampfes und oft das Schicksal ganzer Länder ab. Man darf deshalb weder Mühe noch Kosten scheuen, um sie auf das Höchste zu vervollkommnen. Jede Verbesserung und Erfindung in dieser Richtung muß vom Staate aufgemuntert und belohnt werden, keine verkehrte Sparsamkeit darf Versuche und Schießübungen beschränken, und wenn jährlich Hunderttausende dafür verlangt werden, muß sie das Volk bereitwillig zur Disposition stellen, oder man gebe jeden Gedanken an eine Marine und Großmacht auf und bescheide sich damit, sich von andern viel kleineren Staaten Gesetze vorschreiben und den Wohlstand des Landes ruiniren zu lassen.

Von jenen ausgezeichneten Männern, welche die preußische Land-Artillerie auf ihren jetzigen hohen und allgemein bewunderten Standpunkt erhoben haben, dürfen wir erwarten, daß sie auch bald ein Geschütz construiren werden, welches den oben angegebenen Anforderungen entspricht, und sowohl für unsere Panzerschiffe wie für Seebefestigungen zur Nothwendigkeit geworden ist.

In Bezug auf die Küstenvertheidigung können wir nicht umhin, hier eine Erfindung des bekannnten Submarine=Ingenieur Bauer zu erwähnen, welche möglicherweise bestimmt ist, auf erstere einen wesentlichen Einfluß zu üben und deshalb schon seit längerer Zeit die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat.

Sie betrifft die Construction von unterseeischen Fahrzeugen, welche von Bauer „Küstenbrander" genannt werden. Sie haben den Zweck, sich unter Wasser und ungesehen den feindlichen Schiffen zu nähern und dieselben, seien es Holz= oder Panzerschiffe, zu zerstören. Sie sollen sich nach Belieben heben und senken lassen, über und unter Wasser verweilen können, sich mit erforderlicher Geschwindigkeit be-

wegen und zugleich so construirt sein, daß sie sich zerlegen und in größeren Schiffen nach entfernten Gegenden transportiren lassen, um dort zusammengesetzt, auch als Offensivfahrzeuge gegen feindliche Flotten zu operiren. Bauer hat sich mehrere Jahre für Rechnung der russischen Regierung mit dem Modelliren von unterseeischen Fahrzeugen eigner Erfindung beschäftigt und will jetzt in seinen Küstenbrandern ein solches gefunden haben, das allen Anforderungen entspricht.

Da wir selbst die Construction dieser Küstenbrander und die Principien, nach denen sie gebaut, nicht kennen, müssen wir uns jedes Urtheils über ihre Zweckdienlichkeit enthalten, zugleich aber hinzufügen, daß bereits in Nordamerika wie in Frankreich ähnliche Fahrzeuge zu kriegerischen Zwecken hergestellt sind, mithin die Ausführung nicht in das Reich der Unmöglichkeiten gehört. Die unionistische Dampfcorvette Housatonic wurde durch ein solches, dort Torpedo genanntes Schiff, welches sich ihm Nachts unter Wasser näherte, in die Luft gesprengt, und diese Thatsache schon sollte das deutsche Volk dahin führen, der Bauer'schen Erfindung alle mögliche Theilnahme und Unterstützung zuzuwenden. Ebenso hat die französische Regierung ein unterseeisches Fahrzeug in Rochefort bauen lassen, dessen Erfinder ein Marineoffizier Namens Bourgois ist, und mit dem in diesem Frühjahre bereits umfassende Proben angestellt sind. Es führt den Namen Plongeur, kann zwei Stunden in beliebiger Tiefe unter Wasser bleiben und wird durch eine Schraubenmaschine fortbewegt, in der comprimirte Luft die treibende Kraft ist. Das Fahrzeug trägt seine Zerstörungsmittel vorn auf seiner äußersten Spitze in Form eines starken stählernen Sporns. Derselbe ist theilweise hohl und mit Explosionsstoff gefüllt, wird in den Boden des angegriffenen Schiffes gerannt, haftet dort fest, und läßt sich danach leicht von dem Taucherschiffe ablösen. Dieses bewegt sich weit genug zurück, um sicher zu sein, entzündet durch einen electrischen Drath den Inhalt des Sporns und sprengt auf diese Weise den Gegner in die Luft. Da der Boden von Panzerschiffen nur aus einer zölligen Eisenhaut besteht, wenn nicht aus Holz, so ist auch er nicht davor gesichert, von dem Stoße des stählernen und sehr scharfen Sporns durchbohrt zu werden, und es erwachsen daher

den so gefürchteten eisernen Colossen in den Taucherschiffen die gefährlichsten Feinde.

Die öffentlich mit dem Plongeur angestellten Versuche lassen keinen Zweifel an der Wahrheit des Mitgetheilten aufkommen und dienen als weiterer Beleg für die Möglichkeit der Construction von unterseeischen Fahrzeugen, die sich lenken und mit einer bestimmten Geschwindigkeit fortbewegen lassen. Die große Wichtigkeit solcher Hülfsmittel für die Küstenvertheidigung liegt auf der Hand, und die Blockaden sind fortan unmöglich gemacht, wenn es gelingt, die Taucherschiffe so zu vervollkommnen, daß sicher auf ihren Erfolg gerechnet werden darf. Ein Volk, welches 20 bis 30 sehr schnelle und wirksame unterseeische Fahrzeuge besitzt, die wie Bauer für die seinigen beansprucht, sich zerlegen und verschiffen lassen um auch zu Angriffszwecken in fernen Gegenden benutzt zu werden, wird so lange die Uebermacht zur See besitzen, bis es anderen Nationen gelingt, ihm in dieser neuen Art Kriegführung gewachsen oder überlegen zu sein.

W. Bauer hat die Pläne seiner Küstenbrander dem preußischen Marineministerium eingereicht und um eine technische Prüfung der Erfindung ersucht. Der Kriegs- und Marineminister ist auf die Bitte eingegangen und hat zu diesem Zwecke die Berufung einer technischen Commission angeordnet. Wie verlautet haben sich die fünf Mitglieder derselben einstimmig dahin geäußert, daß die Bauer'sche Erfindung in allen ihren Principien richtig, zweckdienlich und in ihren Details ausführbar sei. Es kommt also nur darauf an, sie jetzt praktisch auszuführen und zu erproben.

Bauer verlangt für die Herstellung eines Küstenbranders 100000 Thaler und 4 Monate Zeit. Ein Panzerschiff, wie wir deren bedürfen, kostet mindestens 500000 Thaler und kann unter 1½ Jahren nicht gebaut werden. Bewährt sich aber die Bauer'sche Erfindung, so wiegt dieselbe jedes Panzerschiff auf, und die Kosten für eines derselben verschaffen uns fünf Küstenbrander, die vorläufig jede Blockade von unsern Häfen fern halten werden. Gelingt es auch nur ein solches Fahrzeug zu construiren, mit ihm Fahrten unter Wasser zu machen und versuchsweise ein altes Schiff damit in die Luft zu spren-

gen, so wird keine Nation der Welt es wagen, ihre Schiffe dem Angriffe eines unsichtbaren Feindes auszusetzen, gegen dessen Tod und Verderben bringendes Wirken weder Panzer noch Artillerie Schutz gewähren. Die Tragweite einer solchen Erfindung ist daher für Deutschland unermeßlich. Sie vermehrt nicht nur unsere Macht und unser Ansehen, sondern erspart uns viele Millionen, die wir ohne sie unbedingt auf Küstenbefestigung und Vertheidigung verwenden müssen.

Es ist daher die Pflicht Deutschlands, den patriotischen Erfinder auf jede Weise zu unterstützen und ihm die Mittel zu verschaffen, deren er bedarf, um seine Ideen zu verwirklichen. Was sind 100000 Thaler für ein Land wie das unsere? Ist alle der Enthusiasmus für eine deutsche Flotte und unsere Wehrhaftigkeit zur See nur eitles Wortgepränge gewesen? Hier bietet sich Gelegenheit ihn zu bethätigen. Oeffnet die Hände, Ihr Wohlhabenden, und zeigt, daß Ihr Patriotismus besitzt! Helfet dem Manne, der Euch Millionen ersparen, den Ruhm und die Macht Eures Vaterlandes erhöhen will, und nichts dafür verlangt, als daß Ihr die Mittel gebt, um seine genialen Ideen zu verwirklichen. Die intelligentesten Fachmänner haben sich einstimmig zu Gunsten der Erfindung ausgesprochen und sie für ausführbar erklärt; es ist daher keine Chimäre, der wir das Wort reden, und die 100000 Thaler müssen von Deutschland herbeigeschafft werden, wenn es nicht seine Interessen vollständig verkennt. Es ist möglich, ja wahrscheinlich, daß das erste Taucherschiff nicht vollkommen wird, daß es der Verbesserung bedarf, aber was schadet das? Diese Verbesserungen und Vervollkommnungen werden nicht ausbleiben, aber sie lassen sich nicht eher machen, bis der Gedanke praktischen Ausdruck gefunden hat, bis die Idee zur Wirklichkeit geworden und der erste Küstenbrander fertig ist.

Auch der „Ludwig" wurde von Bauer nicht sogleich aus der Tiefe gehoben; aber Muth, Ausdauer und Genie wußten allen Schwierigkeiten zu begegnen und ließen das Werk endlich doch gelingen. Liegt darin nicht eine gewisse Garantie, daß auch die Küstenbrander sich bewähren werden?

Möchten diese Zeilen dazu beitragen, den nationalen Werth der

Bauer'schen Erfindung dem deutschen Volke klar vor Augen zu führen. Wird derselbe erkannt, dann ist es kaum denkbar, daß die Nation nicht den regsten Antheil daran nimmt und die Mittel zur Ausführung herbeischafft. Schon einmal waren die Handelskammern einzelner Städte — wenn wir nicht irren die von Breslau und Berlin — geneigt die nöthigen Gelder zu einem Küstenbrander zu bewilligen. Das Vorhaben ist wieder aufgegeben, weil einige Mitglieder Bedenken wegen der Möglichkeit der Ausführung hegten. Das Gutachten der technischen Commission des preußischen Marineministeriums hat diese Bedenken jetzt beseitigt, und wir wollen hoffen, daß damit nicht auch die Bereitwilligkeit geschwunden ist, die Geldmittel zur Verfügung zu stellen.

Außer der Expeditions- und Küstenflotte bedürfen wir noch einer Transportflotte. Je mehr sich unser Seehandel ausbreitet, desto mehr sind wir Collisionen mit andern Nationen ausgesetzt. Zur Schlichtung derselben reichen nicht immer Kriegsschiffe aus, sondern es sind Landtruppen dazu erforderlich und wir müssen deshalb im Stande sein, auf einmal und binnen kürzester Frist 20000 Mann an eine fremde Küste zu werfen, liege diese im Sunde oder in China.

Das best eingerichtete Transportwesen zur See besitzt Frankreich, und wir können nicht vernünftiger handeln, als seine bezüglichen Einrichtungen zum Muster zu nehmen, wie überhaupt das gesammte französische Marinewesen das am besten geordnete ist. Dort besteht die Transportflotte aus zwanzig großen und schnellen Schraubendampfern, die lediglich für diese Zwecke gebaut und jeder zur Aufnahme von 1000 Mann Infanterie respective der entsprechenden Zahl Cavallerie und Artillerie eingerichtet sind. Eine gleiche Zahl früherer Räderfregatten, die der jetzigen Kriegführung nicht mehr entsprechen, sind ebenfalls zu Transportschiffen umgewandelt, so daß allein mit diesen beiden Klassen von Fahrzeugen 35000 Mann sofort nach irgend einem fremden Küstenpunkte gebracht werden können. Diese Schiffe liegen stets so weit fertig, daß sie nur der betreffenden Ordre von Paris bedürfen, um innerhalb weniger Tage die Truppen an Bord nehmen und in See gehen zu können. Sie sind auf die französischen Kriegshäfen vertheilt, jedoch stationiren die meisten in Toulon.

Auch unsere zukünftige Flotte muß zwanzig solcher Transportdampfer zählen, von denen vier bis sechs die Verbindung mit den Expeditionsgeschwadern aufrecht zu erhalten, ihnen Vorräthe, Ersatzmannschaften rc. zuzuführen haben und deswegen beständig in Dienst sein müssen. Die übrigen haben vollständig seefertig, jedoch ohne Mannschaft, in den Häfen zu liegen.

Die Schlagfertigkeit einer Flotte in allen ihren einzelnen Theilen ist überhaupt das große Ziel, nach welchem mit allen Kräften zu streben ist. Das vorhandene Material muß sich stets in see- und kriegsfähigem Zustande befinden. Kommt ein Schiff von einer Reise zurück und bedarf der Reparaturen, so müssen diese ohne Zögern auf das schnellste ausgeführt werden. Alle Inventarien und Materialien, die nicht dem Verderben ausgesetzt sind, haben an Bord zu bleiben, oder sind resp. nach der Reparatur sofort wieder an Bord zu bringen, und jedes Schiff muß nach der Außerdienststellung sein eigenes Magazin sein. Kommt dann die Ordre zur Indienststellung, so marschirt nur die Besatzung an Bord, der Proviant wird an Bord genommen und das Schiff kann nöthigenfalls nach 24 Stunden in See dampfen, während die Mannschaft beim Auftakeln beschäftigt ist.

Durch ein solches Verfahren wird nicht nur viel Mühe, Zeit und Geld erspart, sondern auch die Wirksamkeit der Flotte bedeutend erhöht, mithin sie selbst verstärkt.

Auch in dieser Beziehung steht Frankreich allen andern Nationen, namentlich seinem Rival England, weit voran. Es besitzt die schlagfertigste Flotte der Welt und kann innerhalb 8 Tagen drei Viertheile seiner außer Dienst gestellten Schiffe kampffähig in See schicken. Es gewinnt dadurch seinen weniger gut vorbereiteten Gegnern gegenüber eine große Ueberlegenheit, die von England auch nicht verkannt und mit Recht gefürchtet wird, obwohl die englische Flotte 200 Schiffe mehr als die französische zählt. Wenn Frankreich diese Ueberlegenheit auch zum Theil seinen Wehreinrichtungen zu danken hat, da bei ihm die Conscription, in England aber das Werbesystem gilt, so trägt hauptsächlich doch die innere Ordnung seiner Werften, Arsenäle und die Vorzüglichkeit seiner Marine-Verwaltung dazu bei, solche Resul-

tate zu erzielen. Einheitlicher Wille, energische Durchführung desselben bis in die kleinsten Details, ausgezeichnete Techniker, weise Oeconomie ohne verkehrte Sparsamkeit auf der einen und Verschwendung auf der andern Seite, so wie keine zu straffe Centralisation, — das sind die Elemente für die Schlagfertigkeit einer Marine, die Frankreich besitzt und wir uns aneignen müssen. —

Der Rest unserer Flotte endlich muß aus Kanonenbooten und Avisos, d. h. kleinen möglichst schnellen seefähigen und mit schweren Präcisionsgeschützen ausgerüsteten Fahrzeugen bestehen, deren Aufgabe es ist, theils bei der Vertheidigung der Häfen, Flußmündungen und Binnengewässer mitzuwirken, theils die Verbindung an der Küste und zwischen den einzelnen Häfen aufrecht zu erhalten, oder auch alle solche Dienstleistungen zu verrichten, zu denen größere Schiffe entweder wegen ihres Tiefganges oder wegen der mit ihrer Sendung verknüpften größeren Kosten sich nicht eignen. Mehrerer solcher Fahrzeuge müssen auch einzelnen Expeditionsgeschwadern beigegeben werden. In den chinesischen Gewässern ist es z. B. eine Hauptaufgabe der europäischen Kriegsschiffe, die Küsten von Seeräubern rein zu halten, die mit größeren Schiffen gar nicht zu erreichen sind. Sie ziehen sich in flache Buchten und Häfen zurück, wohin ihnen diese nicht zu folgen vermögen; nur Kanonenboote oder Avisos sind im Stande, ihnen das Handwerk zu legen und sie in ihren Schlupfwinkeln zu vernichten und daher dort unentbehrlich.

Die Zusammensetzung der Flotte, wie sie Deutschland's Verhältnissen angemessen und ihm nothwendig ist, würde sich daher nach unserer Ansicht folgendermaßen gestalten.

					Geschütze.
Expeditionsflotte:	20	Fregatten	à 50	Kanonen	1000
	10	Corvetten	à 28	=	280
	10	=	à 12	=	120
Küstenflotte:	6	Panzerschiffe	à 4	=	24
	10	Avisos	à 6	=	60
	10	Kanonenboote	à 3	=	30
	20	=	à 2	=	40
Transportflotte:	20	Transportschiffe	à 6	=	120
Summa	106	Schiffe mit zusammen			1674

Dazu würde dann noch ein Uebungsgeschwader treten, das jedoch für Kriegszwecke nicht verwendbar ist und folgende Schiffe begreifen muß:

1 Artillerieschulschiff,
2 Schulschiffe für Cadetten,
4 Schulschiffe für Schiffsjungen.

Während alle übrigen Schiffe Schraubendampfer sein müssen, ist es vortheilhafter, das Uebungsgeschwader aus Segelschiffen bestehen zu lassen, wie dies in der preußischen Marine auch bereits stattfindet. Abgesehen von den geringeren Kosten, welche Bau und Unterhaltung von Segelschiffen beanspruchen, und die bei sieben beständig in Dienst gestellten größeren Fahrzeugen sich schon zu einer beträchtlichen Summe steigern, sind sie als Schulschiffe stets Dampfern vorzuziehen, weil Seemannschaft die Grundlage für die Erziehung von Kadetten und Schiffsjungen sein muß, und diese auf Segelschiffen besser erlernt wird.

Auf Dampfschiffen wird auch der beste Seemann es nie verschmähen, sich in dem Kampfe mit den Elementen der Maschinenkraft zu bedienen, und dadurch sich auf bequeme Weise über gefahrvolle Momente fortzuhelfen. Wir sind auch weit entfernt, dies tadeln zu wollen, und halten es nicht nur für natürlich, sondern sogar im Interesse des Schiffes für geboten, allein weil grade dem Seemanne diese Kraft und Unterstützung zu Gebote steht, ist er viel weniger darauf angewiesen, seinen Scharfsinn anzustrengen und in seinem eigenen Geiste nach Hülfsmitteln zu suchen. Ganz anders verhält es sich auf einem Segelschiffe. Hier muß er sich ganz auf sich selbst und seine Fähigkeiten verlassen; er ist nur auf die eigene Kraft und geistigen Hülfsmittel angewiesen, um sich aus schwierigen Lagen zu befreien und den Kampf mit den Elementen glücklich zu Ende zu führen. Sein Stolz findet Nahrung darin, mit seinem gebrechlichen Fahrzeuge den Sturm zu besiegen und den Wogen des Oceans Trotz zu bieten. Er bezwingt den ungestümen Wind durch Laviren und bricht die Kraft des Sturmes durch das Reff; er kommt täglich in die Lage, durch Nachdenken die Functionen seiner Sinne zu schärfen und mit geringen Mitteln Großes zu leisten; er ist genöthigt schärfer zu beobachten und

die gemachten Erfahrungen in seinem Gedächtnisse zu bewahren, um sie unter ähnlichen Verhältnissen zu benutzen. Dies und die Selbstständigkeit, welche er durch sein Leben nothwendiger Weise erlangt, die ihn nie auf andere sich verlassen läßt, sondern ihn befähigt im Augenblicke der Gefahr sofort und stets das Richtige zu treffen, machen ihn zum Seemanne. Mit diesem Worte bezeichnet der Landmann nur eine bestimmte Classe von Leuten, aber der Seemann selbst betrachtet es als den höchsten Ehrentitel, den zu verdienen sein größter Stolz ist.

Ein so geschulter Seemann wird nichts von seiner Tüchtigkeit einbüßen, wenn er später auf ein Dampfschiff kommt, aber er wird nicht so tüchtig werden, wenn er seine fachliche Erziehung nur auf einem Dampfschiffe erhält, und deshalb sind Segelschiffe zu Schulzwecken stets vorzuziehen. Auf den Cadetten und Schiffsjungen beruht die ganze Zukunft der Marine; aus ihnen gehen die Officiere und Unterofficiere hervor, und von deren Tüchtigkeit hängt die Wirksamkeit der Schiffe ab. Auf ihre Erziehung ist daher alle mögliche Sorgfalt zu verwenden, und vor allem müssen sie zu tüchtigen Seeleuten herangebildet werden.

Wir kommen jetzt zu den Häfen. Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, daß die ganze preußische Küste in dieser Beziehung sehr stiefmütterlich bedacht ist, trotz ihrer Länge von 111 Meilen. Sie hat auch nicht einen einzigen Punkt aufzuweisen, der als Kriegshafen sich benutzen ließe. Die Mängel Danzigs, wo nicht einmal Wasser genug für Corvetten ist, sind zu bekannt, um hier noch einmal näher darauf einzugehen. In Swinemünde ist die nothdürftige Tiefe für unsere gegenwärtigen Schiffe vorhanden, aber für 50-Kanonenfregatten fehlt es auch an Wasser, und der Hafen selbst ist so eng, daß er kaum für die Kauffartheischifffahrt ausreicht, geschweige denn für eine Marine von irgend welcher Bedeutung. Schon während die drei preußischen Corvetten im dortigen Fahrwasser vor Anker lagen, konnten die Kauffartheischiffe nur mit Schwierigkeit passiren.

Alle andern preußischen Häfen haben höchstens 18 Fuß Wasser im Seegat und genügen ebenfalls kaum für die Kauffartheischiffe, folglich ist auf sie eben so wenig zu reflectiren. Ueberdem ist es ein alter Erfahrungssatz, daß Kriegs- und Handelshäfen nicht in demselben Bassin vereinigt, sondern möglichst weit von einander getrennt liegen müssen. Will Preußen daher eine Marine, so muß es sich entweder einen Hafen bauen oder von andern deutschen Küstenländern sich einen solchen abtreten lassen. Das letzte ist jedenfalls die einfachste und billigste Lösung der Frage. Bis vor Kurzem hatte sie jedoch wenig Wahrscheinlichkeit für sich, und es ist daher der Bau eines Kriegshafens an der preußischen Küste Jahre lang Gegenstand vielfacher Erörterungen gewesen, ohne deshalb weiter gefördert zu sein. Diese oft beklagte Verzögerung hat jetzt vielleicht ihr Gutes und spart dem Lande viele Millionen.

Die Regierung hatte dafür den großen Jasmunder Bodden auf Rügen in Aussicht genommen, während von anderer Seite Swinemünde, und von einer dritten die Danziger Bucht bei Orhöft lebhaft befürwortet wurde. Swinemünde ließ man wieder fallen, wahrscheinlich aus denselben Gründen, welche wir gegen diesen Platz angeführt, dagegen steifte man sich in der letzten Zeit desto mehr auf die Vorzüglichkeit von Orhöft, dem man alle möglichen Tugenden vindicirte. Hauptsächlich spielte dabei aber die Geldfrage eine Rolle, und der Hafen von Orhöft sollte um so und so viel Millionen billiger kommen, als der im Jasmunder Bodden, welcher auf 8 Millionen veranschlagt war. Wir kennen beide Localitäten ganz genau, sowohl was die Wasser- als die Landverhältnisse betrifft, aber wir glauben, daß die billigere Herstellung von Orhöft eine Illusion ist. Bei Rügen ist eine Mole von fast einer halben Meile Länge in See hinaus zu führen, eine Landzunge von 1800 Schritt Breite, aber nur 2—3 Fuß Erhebung, zu durchstechen, und in dem sich allmälig bis zu 20 Fuß vertiefenden Bodden ein Kanal von circa 2000 Schritt Länge auszubaggern, um zu dem eigentlichen Hafen-Bassin zu gelangen, das bereits von der Natur gegeben ist, circa 50 große Schiffe aufnehmen kann, und 28—32 Fuß Tiefe hat.

In Oxhöft bedarf die Mole höchstens nur einer Länge von einer Viertel Meile; dagegen muß der ganze Hafen erst ausgegraben werden, und zwar mindestens 4000 Schritt von der Küste entfernt, um ihn oder vielmehr die Arsenäle, Schiffe rc. gegen die Artillerie einer blockirenden Flotte zu sichern. Vergleicht man die beiderseitigen Arbeiten, so werden die Kosten ziemlich dieselben sein, abgesehen von den fortificatorischen Anlagen bei Oxhöft. Diese müssen weit großartiger, als bei Rügen sein, weil die Danziger Bucht dem Feinde bei Zoppot rc. bequeme Gelegenheit zum Landen bietet, und der Hafen Gefahr läuft auch von der Landseite bedroht zu werden. Wir haben zwar augenblicklich keinen Krieg mit Rußland zu befürchten, aber wir müssen bei solchen Anlagen doch die Möglichkeit bedenken, daß ein russisches Landheer Danzig belagern und eine russische Flotte gleichzeitig Oxhöft blockiren kann.

Selbst wenn aber Oxhöft sich um einige Millionen billiger herstellen ließe, sind bei der Anlage von Festungen und Kriegshäfen noch andere Punkte wie die Geldfrage in Betracht zu ziehen. Es sind dabei vor allem militairische Rücksichten maßgebend, und diese erklären sich entschieden gegen Oxhöft. Bei einem Seekriege, in den Preußen verwickelt wird, liegt der Schwerpunkt der zu vertheidigenden maritimen Interessen der deutschen Ostseeküsten nicht im fernen Osten bei Danzig, sondern in der Mitte bei Rügen, dessen militairische Wichtigkeit sich schon durch seine geographische Lage kennzeichnet. Es streckt sich als hohe Wacht gen Norden bis in die Nähe des Sundes, und beherrscht die einzige Straße, welche nach Osten und Westen in die Ostsee führt, liegt auf dem halben Wege zwischen Kiel und Memel, und ist deshalb der strategisch wichtigste Punkt der ganzen Küste. Im Rücken mit drei Festungen, Stettin, Stralsund und Swinemünde, durch Wasserwege verbunden und durch eventuelle Eisenbahnen ihnen auf wenige Stunden nahe gerückt, ist Rügen und sein Kriegshafen auf der Landseite vollständig gedeckt, und kann auch leicht vom Westen her durch Kanonenboote, auf den Binnengewässern stationirt, gegen versuchte Landungen geschützt werden. Andererseits ist die östliche Seeseite von der Natur so geformt, daß sie sich mit wenigen Festungswerken vertheidigen läßt.

Diese strategischen Vorzüge lassen Rügen mithin als den einzigen Punkt an der ganzen preußischen Küste erscheinen, wo der Haupthafen gebaut und die Flotte hingelegt werden kann, um sowohl aggressiv ihre Wirksamkeit am schnellsten und im höchsten Maße zu entwickeln, als defensiv eine sichere Zuflucht zu finden.

Dagegen halten wir es nicht nur für sehr nützlich, sondern sogar geboten, daß die prachtvolle Rhede von Oxhöft befestigt wird. Sie ist mit Ausnahme des Nordost gegen alle Winde geschützt, sehr geräumig, hat schönen nicht zu tiefen Ankergrund, und selbst Fregatten können sich der Küste bis auf 500 Schritt nähern. Während sie daher unbefestigt einer feindlichen Flotte den besten Ankerplatz und eine ziemlich sichere Operationsbasis für größere Landungen in der Danziger Bucht gewährt, können sich andrerseits unsere eigenen Schiffe unter ihren Kanonen zurückziehen, wenn sie in diesem Theile der Ostsee, von Uebermacht gedrängt, eine Zuflucht suchen müssen, die ihnen keiner unserer östlichen Häfen geben kann.

So lange Preußen bei der Vergrößerung seiner Marine nur den Schutz des eignen Handels und seiner speciellen Seegrenzen im Auge hatte und haben mußte, weil das Land unmöglich allein die Opfer für eine Flotte zur Vertheidigung ganz Norddeutschlands bringen kann, blieb der Bau des Rügenschen Hafens eine Nothwendigkeit, der man sich trotz der schweren Anlagekosten hätte fügen müssen, und zwar sehr bald, weil die Mängel der übrigen Häfen zu grell hervortraten und auf die Fortentwickelung der Marine einen hemmenden Einfluß übten. Seit dem dänischen Kriege hat Rügen jedoch vorläufig von seiner Wichtigkeit bedeutend verloren. Wenn engherziger Particularismus und kleinstaatliche Großthuerei im Norden Deutschlands sich auch noch immer gegen die preußische Führung zu Wasser und zu Lande sträuben und einzelne Küstenstaaten lieber ihren Seeschutz ein paar selbst gebauten Kanonenbooten anvertrauen, als durch Anlehnung an Preußen etwas von ihrer gebrechlichen Souveränetät vergeben wollen, so hat der Krieg doch wenigstens Schleswig-Holstein überzeugt, daß nur ein inniger Anschluß an Preußen in militärischer und maritimer Beziehung seine Existenz als Staat sichern kann. Diese

von der gesammten urtheilsfähigen Bevölkerung der Herzogthümer gefühlte Nothwendigkeit läßt ungemein viel für die Entwickelung einer deutschen Marine unter preußischer Führung hoffen. Nachdem Schleswig-Holstein und Oldenburg ihren maritimen Schutz Preußen anvertraut haben, werden die übrigen Nordseestaaten durch die Macht der Verhältnisse bald gedrängt werden, ein gleiches zu thun und endlich den Particularismus aufzugeben, der den Regierungen eine angenehme Selbsttäuschung bereiten mag, aber vom Volke, als den Interessen des engeren und weiteren Vaterlandes gleichschädlich, längst verurtheilt ist.

Die längere Fortdauer einer solchen Politik kann nur dahin führen, daß jene Staaten bei nächster Gelegenheit dazu gezwungen werden, was freiwillig zu thun sie jetzt noch zu wenig deutsche Gesinnung haben.

Mit dem Anschluß der Herzogthümer an Preußen findet auch zugleich die Hafenfrage eine sehr glückliche Lösung. In dem Hafen-Bassin von Kiel vereinigen sich alle Eigenschaften, die ein guter Kriegshafen haben muß. Frei von Untiefen läßt er sich ungefährdet mit den größten Schiffen bei dem schwersten Wetter ansegeln. Während die äußere Förde eine prachtvolle Rhede bietet und die Aufstellung der großartigsten Flotte gestattet, kann der innere Hafen bei einer Tiefe von 32—40 Fuß eine Flotte ersten Ranges aufnehmen und ist gegen alle Winde geschützt. Batterien auf Friedrichsort und dem gegenüberliegenden Ufer schließen den Hafen hermetisch gegen jeden feindlichen Angriff, und es bedarf nur der Anlage von Werften und sonstigen Etablissements, um Kiel zu einem Kriegshafen zu machen, der allen Anforderungen entspricht.

Seine Lage ist für die Ostsee zwar strategisch weniger günstig als die des projectirten Rügener Hafens, immerhin aber beherrscht er die Belte und den Sund, bedroht Dänemark und erfüllt damit zugleich den größten Theil der militärischen Bedingungen eines Ostseehafens. Seine Wasserverhältnisse sind vollkommen von der Natur gegeben und die Kunst hat nicht das geringste an ihnen zu ändern. Es liegt daher kein Grund vor, weshalb man vorläufig nicht von

dem Hafenbau auf Rügen absehen, und damit eine Arbeit von mindestens 8 Jahren, so wie einen Kostenaufwand von 10 Millionen ersparen sollte. Macht es die Gestaltung der deutschen Verhältnisse späterhin wünschenswerth einen zweiten Kriegshafen für die Ostsee zu besitzen, so kann der Bau immerhin noch ausgeführt werden — nach der Acquisition von Kiel ist er jedoch gegenwärtig nicht nothwendig.

Einen ungleich größeren Werth wird der Kieler Hafen aber noch durch die Ausführung des Nordostseekanals erhalten. So lange der einzige Weg aus der Ostsee durch die Belte und den Sund, d. h. durch ein enges Fahrwasser zwischen Länder durchführt, welche Deutschland als die natürlichen Feinde seiner maritimen Entwickelung anzusehen hat, kann durch Dänemark und Schweden der preußischen Ostseeflotte der Weg versperrt und ihre Wirksamkeit sehr gelähmt werden.

Diese Voraussicht hat die preußische Regiernng schon vor zehn Jahren zur Acquisition des Jahdebusens veranlaßt, um in Kriegsfällen wenigstens einen Theil der Flotte nach außen verwenden zu können. Leider haben sich die dortigen territorialen Verhältnisse für den Bau eines Hafens sehr ungünstig gezeigt, und wenn auch Ausdauer, Geschick und Geldopfer die technischen Schwierigkeiten überwunden haben, wird wegen der Wasserverhältnisse die Jahde nie der Haupthafen der preußisch-deutschen Kriegsmarine werden können.

Der Nordostseekanal hebt jedoch alle Schwierigkeiten. Indem er Ost- und Nordsee innerhalb der deutschen Grenzen mit einander verbindet, erhält er für Deutschland in nautisch-militärischer Beziehung eine Wichtikeit, die gar nicht hoch genug zu veranschlagen ist. Die Ostsee hört durch ihn auf ein Binnenmeer zu sein, das nach Belieben von andern Mächten geschlossen werden kann. Wir werden in maritimer Beziehung völlig unabhängig, und der Kanal selbst wird zu einem Kriegshafen, wie ihn keine andre Nation der Welt besitzt, weil er zwei Ausgänge hat und sich nach zwei verschiedenen Meeren öffnet. Ohne den Kanal würde Deutschland nothwendig zwei große Flottenabtheilungen, eine für die Nord-, die andere für die Ostsee haben und da der Jahdebusen für die erstere nicht ausreicht, wahrscheinlich noch einen zweiten Hafen bauen müssen. Der Kanal macht

dies Alles unnöthig. Indem er der Handelsschiffahrt durch Abkürzung des gefährlichen Weges um Jütland die ersprießlichsten Dienste leistet, und dem commerziellen Verkehre Deutschlands einen mächtigen Impuls geben wird, setzt er uns in den Stand unsere Flotte nach Belieben, und in wenigen Stunden nach der Nordsee oder Ostsee zu werfen, und dadurch ihre Leistungsfähigkeit zu verdoppeln. Der Kanal erspart uns den Bau und die Unterhaltung eines Nordseegeschwaders, so wie die Anlage eines Nordseehafens und hat demnach auch in nationalökonomischer Beziehung einen doppelten Werth, da seine Herstellungskosten kaum größer werden, als die jener Schiffe und Häfen.

Wollte eine Macht nach dem Bau des Kanales und der von uns skizzirten preußisch-deutschen Flotte beide Ausgänge blockiren, so würde die ganze disponible Flotte Englands nicht dazu ausreichen und wir haben deshalb dergleichen nicht mehr zu fürchten. Der westliche Ausgang würde außerdem unserm größten Strome und der Hauptverkehrsader Deutschlands, der Elbe, unmittelbaren Schutz gewähren, und in Verbindung mit einer Befestigung von Neuwerk, wie sie Sturz in seiner Broschüre vorgeschlagen, ihre Mündung und ihren Stromlauf vor jeder feindlichen Invasion bewahren.

Weil aber die militairische und politische Bedeutung des Kanales für Deutschland eine so große ist, so muß sie auch bei der Wahl der einzuschlagenden Route für das nationale Werk maßgebend sein. Man streitet sich, seitdem das Project von der preußischen Regierung in Anregung und seiner Verwirklichung nahe gebracht ist, im Publicum über diese und jene Route, und will dabei hauptsächlich die commerziellen Verhältnisse der Gegenwart in Betracht gezogen wissen. Das ist aber eine unrichtige Auffassung der Sache. Bei einem so großartigen Werke, das bestimmt ist, Jahrhunderte zu überdauern, muß nicht allein die Gegenwart, sondern auch die Zukunft berücksichtigt werden, insofern sie sich übersehen läßt. Ein Blick auf den jährlichen Wachsthum der Dampfschiffszahl und auf die sich drängenden Erfindungen und Verbesserungen im Maschinenwesen, die sämmt-

lich darin gipfeln den Dampf billiger zu machen und zu verallgemeinern, läßt mit Sicherheit annehmen, daß in 40—50 Jahren die Mehrzahl der Schiffe mit Dampfkraft versehen sein wird. Die Einwände, welche von den Vertretern der Segelschifffahrt gegen die Route Eckernförde-Brunsbüttel gemacht werden, weil sie ihnen nicht bequem genug ist, müssen daher unberücksichtigt bleiben. Die Techniker haben natürlich das erste maßgebende Urtheil zu fällen; erklären sie die Route, welche die meisten militairischen Vortheile bietet, für unausführbar, dann mögen die nautisch-commerziellen Verhältnisse mehr Beachtung finden. Fallen jedoch technische und politisch-militairische Rücksichten zusammen, wie bei der Route Eckernförde oder Kiel, — Brunsbüttel, die möglichst weit nach dem Herzen Deutschlands heranreicht und von rein deutschem Gebiete umgeben ist, so muß diese unbedingt gewählt werden, ohne der Segelschifffahrt Concessionen zu machen.

Wir hegen überhaupt die Ansicht, daß der Kanal wohl möglicher Weise in zwanzig, dreißig Jahren anfangen wird zu rentiren, bis dahin aber die Actionaire bedeutend Geld zusetzen werden, und daß er deshalb als commerzielles Unternehmen verfehlt ist. Um dies zu beweisen, genügt ein einfaches Rechenexempel. Es ist statistisch festgestellt, daß jährlich etwa 40000 Schiffe den Sund passiren. Man darf jedoch keineswegs voraussetzen, daß diese sämmtlich den Kanal benutzen werden; bei südlichen und östlichen Winden werden fast alle westwärts, bei nördlichen und westlichen Winden der größte Theil der ostwärts bestimmten Segelschiffe die Tour durch das Kattegat machen, namentlich in der guten Jahreszeit. Dazu tritt in den ersten Jahren das Hängen am Althergebrachten, das, wenn auch unbegründete, Vorurtheil sehr vieler Seeleute gegen die Hamburger Bucht, welche sie für gefährlich halten, so wie endlich die Scheu vor den Kosten der Kanalpassage. Ein Haupthinderniß für die Frequenz des Kanales wird immer die Gefährlichkeit der Passage südlich von Bornholm bleiben. Dieser Weg ist der natürlichste und kürzeste für die gesammte Schifffahrtsbewegung an den preußischen und russischen Küsten von und nach dem Kanale. Der Mangel eines Leuchtthurms resp. Feuerschiffs auf

der Südostspitze Bornholms und auf den südlichen Untiefen der Adlers-gründe hält aber den größten Theil der Segelschiffe ab, diesen Weg zu wählen und sie gehen deshalb nördlich von der Insel. Auf dem Rückwege nach Westen sind sie alsdann in unmittelbarer Nähe des Sundes und werden bei den vorherrschenden westlichen Winden weit lieber diese Passage wählen. Sie gewährt ihnen mit diesen Winden die Chance, in 1½ Tagen mit geraden Cursen die Nordsee zu erreichen, während sie fünf bis sechs Tage, wenn nicht länger zu kreuzen haben, um nur bis zur östlichen Mündung des Kanales zu kommen.

Auf den Adlers-Gründen kann zwar von den Unternehmern des Kanales ein Feuerschiff gelegt und unterhalten werden, wodurch schon viel gewonnen wäre; der Leuchtthurm auf Bornholm ist jedoch Sache Dänemarks. Da sich dasselbe schon immer gegen die Errichtung dieses im Interesse der Schifffahrt so nothwendigen Baues gesträubt hat, so läßt sich nicht erwarten, daß es jetzt ohne Zwang dazu bereit sein wird, zur Frequenz des Kanales beizutragen und die Sundpassage zu beeinträchtigen.

Auch die preußische Küste muß noch besser befeuert werden, um die Passage südlich von Bornholm weniger gefährlich zu machen, was jedoch vorausgesetzt werden darf.

Es ist also immer noch eine sehr hohe Schätzung, wenn in den ersten zehn Jahren auf die Passage von 15000 Schiffen gerechnet wird.

Der Kanal ist auf 35 Millionen veranschlagt. Wir glauben jedoch, daß er bis zur Betriebseröffnung 10 Millionen mehr beanspruchen wird. Wenn aber auch seine Herstellung den ursprünglichen Anschlag nicht übersteigt, so will das von Privaten hergegebene Anlage-Capital sich mit 5 pCt. verzinsen und es muß daher jährlich 1,750000 Thlr. einbringen. Dazu treten die Betriebskosten, die gewiß außerordentlich mäßig auf 1 Million veranschlagt werden. Diese 2,750000 Thlr. vertheilen sich auf 20000 Schiffe und jedes hat mithin pro Jahr rund 180 Thlr. Kanalabgaben zu entrichten. Hierzu kommt nun noch Lootsen- und Bugsirgeld, da den Schiffen bei der beschränkten Breite des Kanales und der Frequenz auf ihm das Segeln nicht gestattet werden darf. Das durchschnittliche Lootsengeld ist auf

20 und das Schleppgeld auf wenigstens 30 Thlr. für eine Passage zu veranschlagen.

Rechnet man drei Reisen jährlich pro Schiff, so wird der Kanal sechsmal benutzt, und es erwachsen dem Schiffe dafür in Summa 480 Thlr. Kosten.

Als durchschnittliche Zeit-Ersparniß werden durch den Kanal jährlich vier Wochen gewonnen, was einer Kostenersparniß von 300 Thlr. pro Schiff von 120 Last, das hier als Grundlage angenommen ist, gleichkommt. Das Lootsengeld durch den Sund macht jährlich 60 Thlr. für 3 Reisen, mithin bleiben Mehrkosten für den Kanal pro Schiff und Jahr 120 Thlr. *)

Ersparungen an Tauwerk und Segelverbrauch, Assecuranzprämien, Zinsen des Ladungswerthes, so wie Gewinnst an der schnellen Beförderung der Waaren mögen die Mehrkosten des kürzeren Kanalweges wieder ausgleichen, aber jedenfalls sind die Vortheile für Segelschiffe nicht so überwiegend, um letztere für die Wahl der Kanalroute allgemein zu interessiren. Wir dürfen daher unter allen Umständen unsere Behauptung aufrecht erhalten, daß der Kanal in den ersten 10 Jahren durchaus nicht und auch noch 20 Jahre später nur mäßig rentiren wird. Als commerzielles Unternehmen hat er mithin nur Aussicht auf Erfolg, wenn der Staat eine hohe Zinsgarantie gewährt. Da er diese aber aus eigener Tasche bezahlen muß, so ist es viel richtiger gehandelt, wenn der Kanal gleich auf Staatskosten gebaut wird. Die zum Schutze der Mündungen nöthigen Befestungen müssen so wie so vom Staate angelegt werden, die politische und militairische Wichtigkeit des Werkes überwiegt die commerzielle, und deshalb ist es Sache der ganzen Nation, sich an ihm zu betheiligen, d. h. jede kaufmännische Speculation muß ausgeschlossen bleiben, der Bau vom Staate ausgeführt und der Kostenpunkt im Wege der Anleihen geregelt werden.

*) Es ist kürzlich eine Kanalroute vorgeschlagen, die sich von Brunsbüttel bis eine halbe Meile nördlich von Kiel erstrecken soll. Ihre Länge beträgt 10½ Meilen und die Kosten sollen 20 Millionen nicht übersteigen. Wenn dieser Anschlag richtig ist, so werden die oben angegebenen Kanalabgaben pro Schiff und Jahr um 60 Thlr. ermäßigt, wodurch jedoch die von uns gemachten Ausführungen nur geringe Modification erleiden.

Das Werk ist ein echt nationales, es trägt wesentlich dazu bei, die Macht und das Ansehen Deutschlands zu heben, und wir müssen mithin die Garantie haben, daß nichts versäumt wird, um es in diesem Sinne anzulegen, zu Ende zu führen und zu erhalten. Dies würde aber nie geschehen können, wenn an die Stelle der ganzen Nation oder ihres Vertreters, des Staates, eine Actiengesellschaft tritt, deren Streben der Natur der Sache nach nur auf die möglichste Verwerthung des angelegten Capitals, also auf die commerzielle Seite des Unternehmens gerichtet sein muß.

Ebenso arm wie die preußische Küste an guten Häfen ist, ebenso reich ist die schleswig-holsteinsche damit bedacht. Eckernförde, Flensburg, Apenrade besitzen zwar nicht die glänzenden Eigenschaften Kiels, sind aber alle tief und geräumig genug, um großen Kriegsschiffen bei jeder Witterung Aufnahme zu gestatten und einer im westlichen Theile der Ostsee operirenden Flotte ebenso viele Zufluchtsorte und Ausgangspunkte für kriegerische Actionen zu gewähren.

Auch Mecklenburg hat einen ganz vorzüglichen Hafen aufzuweisen, bei dem die Natur fast ebenso viel gethan hat, wie bei Kiel. Dies ist das eine Meile westlich von Wismar gelegene Wohlenberger Wyk, ein durch Land und durch Sandbänke gegen alle Winde vollständig geschütztes Bassin von einer Quadratmeile Oberfläche und hinreichender Tiefe, um Kriegsschiffe größter Gattung bequem aufzunehmen. Das Becken ist rein von allen Untiefen und seine Tiefe so gleichmäßig, daß man nach 300 Schritt vom Ufer 25 Fuß Wasser findet. Nicht weniger günstig sind die territorialen Verhältnisse für Anlage von Werften, Docks 2c., so wie für die Errichtung von Festungswerken, von denen im Ganzen drei, auf der Insel Poel, der Sandbank Lips und auf dem Hügel von Hohenwischendorf an dem östlichen Ufer des Wyks genügen, um den Hafen auf das wirksamste zu vertheidigen und uneinnehmbar zu machen.

Die Einfahrt ist zwar nicht so klar, wie bei Kiel, sondern windet sich zwischen Sandbänken durch, indessen besitzt sie eine solche Tiefe und Breite, daß sie bei guter Betonnung und Befeuerung weder bei Tage noch bei Nacht die geringsten Schwierigkeiten bietet. Die Ver-

bindung mit dem Hinterlande ist durch die Wismar berührende Mecklenburgische Eisenbahn hergestellt, so daß auch in dieser Beziehung nichts zu wünschen übrig bleibt.

Man ist vielfach der Ansicht, daß Mecklenburg vertragsmäßig verpflichtet sei, im Wohlenberger Wyk weder selbst einen Kriegshafen anzulegen, noch die Anlage eines solchen zu gestatten. Diese Annahme beruht jedoch auf einem Irrthume. Die Stadt Wismar mit ihrer nächsten Umgebung ist zwar kein mecklenburgisches Eigenthum, sondern nur ein von Schweden auf die Dauer von 100 Jahren (1801—1901) erworbener Pfandbesitz, und die erwähnte Bedingung knüpft sich an den Hafen von Wismar, aber das Wohlenberger Wyk liegt jenseits der Pfandgrenze, und die Clausel findet daher auf dasselbe keine Anwendung.

Wenn nun auch nach der Wahl Kiels zum deutschen Kriegshafen das Wohlenberger Wyk ebenso wie Rügen viel von seiner Bedeutung verliert, so darf Deutschland doch nicht länger zögern, es zu befestigen, weil es in seinem jetzigen Zustande der verwundbarste Punkt der ganzen deutschen Küste ist. Werden wir z. B. in einen Krieg mit einer größeren Seemacht verwickelt, so kann hier der Feind ungestört und auf die bequemste Weise ein Heer von 30—40000 Mann an Land werfen. Mecklenburg besitzt keine einzige Festung, würde also sofort seiner ganzen Ausdehnung nach vom Feinde occupirt werden, demselben ein ungemein reiches Terrain überliefern, und ihm gestatten, das Herz von Preußen zu bedrohen. Das Wohlenberger Wyk bietet alle Bedingungen einer Operationsbasis für eine beliebige große Flotte, und es ist daher die Pflicht Deutschlands, dies prachtvolle Bassin davor zu bewahren, daß seine nautischen und militairischen Vorzüge je gegen uns selbst gekehrt werden können. Wir haben zwar gehört, daß bei der Besichtigung der norddeutschen Küsten durch eine von den Küstenstaaten eingesetzte militairische Commission, auch die Befestigung des Wohlenberger Wyks als nothwendig anerkannt ist; bis jetzt ist jedoch nichts dafür geschehen. Wir haben daher geglaubt auf diese Versäumniß hinweisen und auf die gefährliche Schwäche dieses Punktes an unserer Küste aufmerksam machen zu müssen.

Wir kommen jetzt zu dem dritten und wesentlichsten Factor unserer Marine, zu dem Personal. Die erste Frage, welche wir dabei zu betrachten haben, lautet: „Besitzt Deutschland so viel Seeleute, um eine Flotte zweiten Ranges zu bemannen, wozu wir 15000 Matrosen für nöthig erachten?“

Wäre die Flotte bereits da, so müßten wir unbedingt mit „Nein“ antworten, dagegen kann in 10 Jahren jene Zahl recht gut vorhanden sein, ohne die Kauffartheischifffahrt zu beeinträchtigen. Wir gehen natürlich von der Voraussetzung aus, daß nicht Preußen allein, sondern sämmtliche deutschen Küstenstaaten ihr Contingent zu der Bemannung der Flotte beisteuern.

Preußen zählt 10000, Mecklenburg 3000, Schleswig-Holstein 8000, die Hansestädte 10000, Hannover und Oldenburg zusammen 8000 wirkliche Seeleute. Von diesen 40000 Mann können jährlich 5000 zum Flottendienst herangezogen werden, ohne daß die Handelsmarine darunter leidet, namentlich, wenn, wie es bereits in Hamburg und Bremen geschieht, sämmtlichen Schiffen gesetzlich aufgegeben wird, von einer gewissen Tragfähigkeit an (100 Last), außer der gewöhnlichen Besatzungszahl noch einen Schiffsjungen mehr zu führen.

Preußen besitzt circa 600 Schiffe über 100 Last. Sind diese gehalten, jedes auch nur einen überzähligen Schiffsjungen zu führen, so wird sich nach dem dritten Jahre die Zahl der preußischen Matrosen um ebenso viel jährlich vermehren und dem so oft beklagten Mangel an Seeleuten abgeholfen, wenn die Regierung nicht das Gesetz aufheben will, daß preußische Schiffe nicht nach Belieben sowohl im In- als Auslande ihre Besatzungen mit Angehörigen fremder Nationen ergänzen können, was wir, beiläufig gesagt, für sehr wünschenswerth halten.

Die Octroyirung der überzähligen Schiffsjungen mag der Rhederei in den ersten Jahren als eine Last erscheinen, indessen wird sich dies sehr bald ausgleichen, da mit der nach wenigen Jahren eintretenden constanten Vermehrung der Matrosenzahl nothwendig die Heuer heruntergehen muß, die jetzt bereits eine Höhe von 15 Thlr. für den befahrenen Matrosen erreicht hat. Auf Einwendungen der Rheder gegen die Einführung eines solchen Schiffsjungengesetzes braucht des-

halb keine Rücksicht genommen zu werden. Die Handelsmarine ist in Bezug auf allgemeine Wehrpflicht überhaupt von jeher so sehr bevorzugt worden, daß sie recht gut einige Jahre lang eine so geringe Belastung ertragen kann.

Auf mehr als 5000 Mann Ersatz aus der deutschen Handelsmarine sollte jedoch unserer Ansicht nach nicht gerechnet werden, da mit der beständig wachsenden Ausbreitung unseres Seehandels sonst die Zahl der Seeleute nicht Schritt halten kann, und der Mangel fühlbar wird. Auch dürfte es schwer halten einen größeren Ersatz zu bestimmten Terminen auszuheben, da sowohl den Rhedern als den Seeleuten Unrecht geschähe, wenn die letzteren gebunden wären, vielleicht Monate lang die Ausübung ihres Gewerbes zu unterlassen, um sich an einem bestimmten Termine zur Aushebung zu stellen. Nur in Nothfällen muß es gestattet sein, nach Bedarf über die Zahl hinausgehen.

Im Allgemeinen wird die Schlagfertigkeit einer Flotte um so mehr erhöht, je mehr sie sich in Bezug auf ihre Bemannung von der Kauffartheimarine unabhängig macht. Bei der Armee liegen die Verhältnisse ganz anders. Machen hier außergewöhnliche Verhältnisse eine Verstärkung nothwendig, so befinden sich die Leute im Lande; die Gestellungsordres werden ihnen womöglich telegraphisch zugefertigt, und nach drei Tagen sind sie bei ihren respectiven Truppentheilen eingetroffen. Wird Deutschland aber z. B. im Frühjahr, bald nach Aufgang der Schiffahrt, in einen Seekrieg verwickelt, so kann sehr leicht der Fall eintreten, daß kaum ein Zehntheil des erforderlichen Ersatzes sich im Lande befindet, und die Marine dadurch in die größte Verlegenheit kommt.

Es ist daher nöthig, daß die Flotte eine möglichst große Stammmannschaft besitzt, deren Zahl so bemessen ist, daß nicht nur sämmtliche Schiffe zur Hälfte damit besetzt werden können, sondern auch noch eine beträchtliche Reserve bleibt. Zehntausend Mann werden hierzu ausreichen, und diese haben wir uns heranzuziehen, was sich in zehn Jahren sehr gut thun läßt. Der Andrang zu dem Schiffsjungen Institut der preußischen Marine ist so bedeutend, daß man

schon daraus schließen kann, es werde kein Mangel an dem nöthigen Personal eintreten. Eben so wenig fehlt es an Lehrkräften, und es ist daher nur eine Erweiterung des Instituts nebst einer größeren Zahl von Uebungsschiffen nöthig, um den vorhandenen Stamm in dem Maaße zu vermehren, wie es die Vergrößerung der Marine erfordert.

Die Heranbildung der Officiere stößt eben so wenig auf Hindernisse, und die neue Verordnung über den Ersatz des preußischen Seeofficiercorps vom Juni dieses Jahres, ist ganz dazu angethan, um allen Schwierigkeiten zu begegnen, indem sie fortan Jedermann den Weg zum Seeofficier eröffnet, der nur den für diese Laufbahn gestellten wissenschaftlichen und fachlichen Anforderungen genügt.

Bis zum Erscheinen dieser Verordnung geschah der Ersatz mit wenigen Ausnahmen durch das Seecadetten-Institut, in welches die Eleven, nach dem Vorbilde Englands, sehr jung und nur vor Vollendung des funfzehnten Lebensjahres aufgenommen wurden. Es hat sich jedoch herausgestellt, daß die Annahme, die fachliche Ausbildung von frühestem Knabenalter an sei eine unerläßliche Bedingung zur Erziehung von tüchtigen Seeofficieren, eine irrige ist. Der nach diesem System erzielte Procentsatz von Officieren ist im Vergleich mit der ursprünglichen Cadettenzahl ein so geringer, daß er einmal in gar keinem Verhältniß zu den Kosten des Instituts steht und andererseits nicht im Stande ist, den Bedarf zu decken.

Man hat deshalb sowohl die Principien der bisherigen Cadettenerziehung geändert, als auch, ganz analog den Einrichtungen der Armee, noch zwei Wege geschaffen, auf denen jeder Befähigte zum Officier gelangen kann.

Wer durch das Cadetten-Institut gehen will, muß das Zeugniß einer Ober-Secunda des Gymnasiums oder einer Realschule erster Ordnung beibringen, darf aber das 17te Lebensjahr nicht überschritten haben. Er wird nach bestandener Eintrittsprüfung auf dem Kadettenschiff eingeschifft, hier von seemännischen Lehrern ein Jahr lang unterrichtet, und nach einem betreffenden Examen alsdann als Seecadett einrangirt. Der Seecadett hat sich drei Jahre lang auf in Dienst

gestellten Schiffen im practischen Dienste zu vervollkommnen und wird nach Ablauf dieser Zeit zum Besuch einer eigends zu diesem Zweck zu errichtenden Marineschule zugelassen. Der Cursus derselben dauert ein Jahr, und er erhält darin die letzte theoretische Ausbildung. Mit der Absolvirung dieser Schule ist das Examen zum Seeofficier verbunden.

Nach Ablegung dieses Examens wird der betreffende Seecadett zur Officierswahl gestellt und zum Unterlieutenant zur See ernannt, wenn gegen die Wahl nichts vorliegt. Die Beförderung zum Lieutenant zur See setzt eine fünfjährige Fahrzeit in der Marine voraus.

Man kann diese neue Einrichtung des Cadetten-Instituts nur als einen höchst glücklichen Fortschritt bezeichnen, welcher bald von Erfolg gekrönt sein wird und dem preußischen Seeofficiercorps die tüchtigsten Kräfte zuzuführen verspricht. Es liegt auf der Hand, daß ein junger Mann, der mit noch nicht vollendetem 17 Jahre die Ober-Secunda eines Gymnasiums absolvirt haben muß, kein mittelmäßiger Kopf sein kann. Indem der Staat daher schon bei Annahme der Cadetten diese Garantie erhält, bringen dieselben auch gleichzeitig den für das spätere Leben so wichtigen und einflußreichen Fonds einer allgemeinen wissenschaftlichen Bildung mit und werden dadurch gegen eine einseitige fachliche Erziehung gesichert, die bei 13—14jährigen Knaben befürchtet werden muß. Sodann aber wird ein 17jähriger Jüngling, dessen Verstand bereits eine bestimmte Reife erreicht, den erwählten Beruf mit ganz anderm Ernste und Verständniß erfassen, als ein unreifer Knabe, der weder die Geisteskräfte dazu besitzt, noch mit sich darüber im Klaren ist, ob ihn etwas anderes zu der Carriere bestimmt hat, als die Schilderungen der Marryat'schen und Cooper'schen Romane.

Da die Cadetten-Carriere immer aber eine sehr kostspielige ist, die sich minder Bemittelten verbietet, so können diese entweder aus der Kauffartheimarine oder aus der Seewehr zur Seeofficiers-Carriere übertreten.

Die jungen Leute aus der Handelsflotte müssen zu diesem Zwecke außer dem Zeugnisse der Ober-Secunda noch Zeugnisse der Schiffs-Capitaine über eine Seefahrzeit von 48 Monaten, so wie über Füh-

rung, Kenntnisse und Leistungen beibringen. Nach bestandener Eintrittsprüfung werden sie als Matrosen II. Classe auf dem Cadettschiffe eingeschifft und mit den Cadetten ein Jahr lang unterrichtet. Bestehen sie dann das Examen zum Seecadetten, so werden sie sogleich der Marineschule überwiesen und wie die Seecadetten nach Absolvirung dieses Cursus zu Unterlieutenants zur See ernannt.

Die Seewehr ist bei der Marine, was die Landwehr bei der Armee, d. h. diejenigen Seeleute, welche auf der Flotte ihrer Dienstpflicht genügt haben, treten in das erste und nach zurückgelegtem 32. Lebensjahr in das zweite Aufgebot der Seewehr. Als Officiere der Seewehr fungiren 1) Officiere vom Seeofficiercorps, die vor Vollendung ihrer Dienstpflicht mit dem gesetzlichen Vorbehalt entlassen sind, 2) seedienstpflichtige Steuerleute der Handelsmarine, 3) einjährige Freiwillige, welche Seeleute von Beruf sind, 4) junge Seeleute, die das Steuermanns-Examen abgelegt haben. Die drei letzten Kategorieen müssen ein Jahr auf der Flotte gedient und das Examen zum Unterlieutenant der Seewehr bestanden haben.

Erhalten solche Officiere die Erlaubniß zum Uebertritt in das active Seeofficiercorps, so haben sie sich durch erneute dreimonatliche Dienstzeit das betreffende Fähigkeitszeugniß zu erwerben. Sie machen dann entweder das Cadettenexamen und besuchen danach die Marineschule oder legen gleich das Officierexamen ab, wenn sie die erforderlichen Kenntnisse besitzen. Für alle Classen gilt jedoch der Grundsatz, daß das Examen zum Seeofficier vor vollendetem 24. Lebensjahr stattfinden muß.

Dieser Ersatzmodus ist in jeder Beziehung ein sehr guter. Er wird nicht nur den Bedarf an Officieren hinreichend decken, wie sehr die Marine vergrößert werde, sondern der letzteren auch die besten Elemente zuführen. Gleichzeitig wird er einen höchst heilsamen Einfluß auf die Handelsflotte üben, da sie jetzt zum Theil die Vorschule für die Officierlaufbahn der Flotte wird. Eine Menge junger Leute von guter Erziehung und wissenschaftlicher Bildung werden ihr zuströmen, weil sie jetzt eine ehrenvolle Zukunft eröffnet sehen, die bisher äußere Umstände ihnen verschlossen. Indem dies einer-

seits der Rhederei nur willkommen sein kann, wird es andrerseits nicht verfehlen, die günstigste Rückwirkung auf die geistige Hebung des deutschen Seemannsstandes zu üben.

Mehr Schwierigkeiten, als die Ergänzung der Officiere und des Matrosencorps, wird der Ersatz des betreffenden Maschinenpersonals machen. Als Minimum bedarf die von uns skizzirte Flotte 200 Maschinisten, eben so viele Maschinistmaaten und 1000 Heizer, wobei nur drei Viertheile der etatsmäßigen Zahl und keine Reserven berücksichtigt sind.

Bei dem Aufschwunge, den das Maschinenwesen im letzten Jahrzehnt in Deutschland genommen, wird es manchen Laien befremden, daß wir Schwierigkeiten in der Herbeischaffung von 200 Maschinisten erblicken, während Deutschland Maschinenbaufabriken besitzt, von denen eine allein über die Hälfte jener Zahl beschäftigt. Indessen darf dabei nicht vergessen werden, daß man die tüchtigsten Landmaschinisten an Bord gar nicht gebrauchen kann, wenn sie sich nicht zuvor vollständig mit dem Schiffsleben vertraut gemacht haben und seegewohnt sind.

Eine solche Seegewohnheit und das erforderliche Hineinleben in ganz abweichende Verhältnisse läßt sich nicht sobald erlangen. Es ist dazu nach unserer Ansicht für Leute, die erst nach den zwanziger Jahren an Bord kommen, eine Zeit von mindestens zwei Jahren erforderlich, und an solchen Leuten hat Deutschland einen großen Mangel. Der letzte Krieg mit Dänemark hat uns dies zur Genüge dargethan. Trotz der sehr günstig gestellten Bedingungen, trotz des Stillliegens der Handelsdampfschifffahrt, hat die preußische Marine Monate gebraucht, um nur den fünften Theil des oben genannten Maschinenpersonals zur nothdürftigen Besetzung ihrer Schiffe herbeizuschaffen.

Eine Marine kann und muß sich nun allerdings auch in dieser Beziehung möglichst unabhängig machen und einen großen Stamm an Maschinisten und Heizern heranbilden; wenn es jedoch die Verhältnisse gestatten, in außergewöhnlichen Fällen den nothwendigen Bedarf unter allen Umständen herbeizuschaffen, o h n e daß das ohnehin so kostspielige Marinebudget noch mehr beschwert wird, so muß dies unbedingt im Interesse des Landes geschehen. Während wir es

daher für nöthig halten, daß die Hälfte des für die Besetzung sämmtlicher Schiffe erforderlichen Maschinenpersonals als fester Stamm erhalten wird, läßt sich die andere Hälfte leicht aus Landmaschinisten und Feuerleuten ersetzen, wenn diese in Zukunft ihre militärische Dienstzeit nicht mehr bei der Landarmee, sondern bei der Marine abdienen. Abgesehen davon, daß diese Maßregel nach wenigen Jahren die Flotte vor allen Verlegenheiten sicher stellt, nützt der zur Marine eingezogene Maschinist und Feuerarbeiter dem Staate bedeutend mehr, als wenn er Soldat wird. Er bleibt außerdem in der Ausübung seines Gewerbes, sieht, hört und lernt viel neues und tritt jedenfalls mit größerer technischer Bildung in das bürgerliche Leben zurück, wodurch die gewerbliche Industrie und zugleich der Staat nur gewinnen kann. Wir können keine ernstliche Bedenken gegen diesen Vorschlag erblicken, und glauben daher, daß er einer ernstlichen Erwägung werth ist.

Die Heranbildung des Stammes der Maschinisten erfordert die größte Sorgfalt, da von ihrer Tüchtigkeit die Wirksamkeit der Flotte in hohem Grade abhängig ist. Wenn von den Seeofficieren auch verlangt wird und verlangt werden muß, daß sie eine allgemeine Kenntniß des Maschinenwesens besitzen, so gestatten ihnen die vielseitigen streng fachlichen Anforderungen, denen sie genügen müssen, doch nicht, so tief in dieses schwierige Fach einzudringen und es zu bemeistern, um die Maschinisten in jeder Beziehung zu controlliren. Obwohl daher der Capitain des Schiffes dem Namen nach der Vorgesetzte des Maschinisten ist, so ist er es doch nicht der That nach. Er vermag nicht genau zu beurtheilen, ob dieser überall seine Pflicht thut, und er kann ihm keine directen Befehle über die beste und schnellste Beseitigung eines Mangels oder die Reparatur eines Schadens ertheilen, wie er dies in Bezug auf das ganze übrige Schiff mit allen seinen Theilen zu thun im Stande sein muß. Um es zu können, wäre sowohl ein practisches wie theoretisches Studium des Maschinenfaches von mehreren Jahren erforderlich, das unmöglich von einem Seeofficier erlangt werden kann, wenn die eigentlichen Fachwissenschaften nicht darunter leiden sollen.

Der Schiffscommandant wird daher unter allen Umständen von

dem Maschinisten abhängig bleiben; wir haben hier den Staat im Staate und man muß deshalb Vorkehrungen treffen, daß die schlimmen Folgen, welche aus diesem Verhältnisse nicht nur dem einzelnen Schiffe, sondern der ganzen Marine erwachsen können, auf das möglichst geringe Maß reducirt werden. Dies kann unserer Ansicht nach nur dadurch geschehen, daß man in fachlicher und wissenschaftlicher Hinsicht die Anforderungen hochspannt, dafür aber die Stellung der Maschinisten sowohl in pecuniärer wie socialer Beziehung zu einer gesuchten macht. Ein Mann, von welchem man verlangt, daß er das Gewerbe-Institut absolvirt hat, muß nothwendiger Weise so viel allgemeine und wissenschaftliche Bildung besitzen, um sich in jeder Gesellschaft bewegen zu können und mithin ein geeigneter Umgang für die Officiere zu sein. Der Character und die Stellung eines solchen Mannes wird aber auch die beste und einzige Garantie dafür bieten, daß die Macht, welche ihm durch die Maschine in einem Kriegsschiffe gegeben ist, nur zum Wohle des Letzteren und des Staates gebraucht wird.

Wir halten es demnach für richtig, die Carriere der Maschinisten nicht zu einer subalternen zu machen, sondern sie mit der der Ingenieure zu verschmelzen, und den Maschinisten einen Rang zu ertheilen, der sie in socialer Beziehung den Officieren gleich stellt. Der junge Mann muß, wenn er die practischen und theoretischen Vorbedingungen erfüllt hat, als Maschinistlehrling seine Laufbahn an Bord beginnen, je nach seinen Fähigkeiten zum dritten, zweiten und ersten Maschinisten aufrücken und als solcher bei den Officieren wohnen, während er in den untern Chargen die Cadettenmesse theilt. Dann ist jeder Maschinist zugleich Ingenieur und es wird einem anomalen Verhältnisse abgeholfen, das sich als ein wesentliches Hinderniß für die Erlangung von tüchtigen Kräften für ein so überaus wichtiges Fach herausgestellt hat. Ein Mensch der etwas tüchtiges gelernt hat, besitzt Ehrgeiz. Er strebt höher und selbst eine bessere pecuniäre Lage bestimmt ihn nur höchst selten, dafür eine niedrigere Stellung im Leben einzutauschen. Man muß diesen Thatsachen Rechnung tragen und wir glauben, daß der von uns gemachte Vorschlag nicht nur dazu angethan ist, die

Zahl der erforderlichen Maschinisten stets mit Leichtigkeit zu ergänzen, sondern die Leistungsfähigkeit und Tüchtigkeit des Maschinenpersonals bei der Flotte bald auf einen Höhepunkt zu bringen, wie er sich in keiner andern Marine findet.

Zum Schlusse mögen noch einige Worte über die Befähigung des Deutschen zum Seemann folgen. In Deutschland selbst ist man gewohnt, den englischen Seemann als den Typus eines solchen hinzustellen, der für jede andere Nation unerreichbar bleibt. Es ist dies aber ein großer Irrthum, und wir sind gegen uns selbst ungerecht, wenn wir diese Ansicht theilen. Der englische Seemann ist unzweifelhaft tüchtig, aber der Deutsche ist ihm überlegen, und von Niemand wird dies bereitwilliger anerkannt, als von den Engländern selbst, vielleicht nicht öffentlich und in Zeitungsartikeln, aber durch die That. Wenn ein englischer Schiffscapitain eine Besatzung für sein Schiff nehmen soll, so wird er unter allen Umständen deutsche Matrosen vorziehen, sobald er sie bekommen kann. Diese sind sachlich nicht nur eben so tüchtig, eben so ausdauernd und muthig wie die Engländer, sondern sie sind außerdem fleißig, willig und arbeitsam zur Tages- wie zur Nachtzeit, und — sie besitzen nicht den Fehler des Trunkes, der den englischen Matrosen fast ohne Ausnahme zum Thier herabwürdigt, der ihn der größten Rohheit in die Arme treibt, ihn zu Meutereien veranlaßt und Schiff und Mannschaft in kritischen Momenten in die größte Gefahr bringt.

Der große Vorzug der deutschen Matrosen dagegen besteht grade darin, daß sie im Augenblicke der Gefahr durchaus verläßlich sind, keiner Anregung bedürfen, und von selbst so viel leisten, als irgend in ihren Kräften steht. Was es aber heißt, in solchen Augenblicken sich auf seine Mannschaft ganz und gar verlassen zu können, das vermag nur der zu beurtheilen, der sich in Lagen befunden hat, wo die Rettung des Schiffes allein durch die Zuverlässigkeit der Besatzung ermöglicht worden ist.

Außerdem sind die deutschen Seeleute den englischen auch geistig überlegen und viel intelligenter. Zu dieser Ueberzeugung gelangt man nicht nur, wenn man sich kurze Zeit unter beiden Nationalitäten be-

wegt, sondern sie drängt sich uns namentlich bei einer Vergleichung der Leistungsfähigkeit der Matrosen auf den beiderseitigen Marinen auf. Ein englisches Kriegsschiff bedarf mit neuer Mannschaft eines Zeitraumes von drei Jahren, um die Besatzung so auszubilden, daß sie allen Anforderungen genügt, und wie man sagt, ausexercirt ist. Ein preußisches dagegen gebraucht dazu unter gleichen Umständen nur ein Jahr, was nur in der größern Intelligenz der deutschen Seeleute begründet sein kann. In dem Gefecht bei Jasmund waren drei Viertheile der Schiffsbesatzungen seit 4—6 Wochen eingezogen und hatten früher noch nie auf Kriegsschiffen gedient. Ebenso wenig hatten die Geschützmannschaften eine Schießübung gehabt, sondern hielten die erste gegen den Feind ab. Trotzdem benahmen sich alle Leute mit einer solchen Ruhe und Kaltblütigkeit, zeigten eine so vorzügliche Disciplin und schossen so präcise, daß sie nicht nur den Dänen die empfindlichsten Verluste zufügten, sondern diese nach dem eigenen Geständniß ihrer Officiere davon abhielten, eins oder mehrere der preußischen Schiffe zu nehmen.

Solche Resultate beweisen hinlänglich die Wahrheit der von uns geäußerten Ansicht und wir dürfen ohne Ueberhebung die Behauptung aufstellen, daß die deutschen Seeleute die besten der Welt sind. Seitdem unser Seehandel und unsere Schiffahrt einen bedeutenderen Aufschwung genommen haben, reicht die Küstenbevölkerung zur Deckung des Bedarfes an Mannschaften nicht mehr aus. Das Binnenland begann deshalb seit den letzten zwanzig Jahren sein Contingent zu liefern. Allmälig ist dies zu Tausenden angewachsen, aber der Umstand, daß diese Leute, welche früher nie ein Schiff oder die See gesehen, ebenso tüchtige Seeleute geworden sind und werden, wie die Küstenbewohner, giebt das beste Zeugniß dafür, daß das deutsche Volk die Befähigung besitzt, um eine seefahrende Nation zu werden, und daß es ihm nicht an den nothwendigen Elementen gebricht, um sich zu einer Seehandelsmacht ersten Ranges empor zu schwingen.

Die preußische Marine ist trotz ihrer gegenwärtigen Unbedeutenheit ein sicherer Bürge für diese Zukunft, die sich möglicher Weise noch eine Zeit lang hinzögern kann, aber unfehlbar kommen wird.

Sie hat in dem letzten Kriege das geleistet, was irgend von ihr erwartet werden durfte, und das deutsche Volk darf daher mit Vertrauen auf sie, als auf den Kern der zukünftigen deutschen Marine blicken, von dem aus diese wachsen und um den sie sich schaaren muß.

Der Gedanke an eine deutsche Bundesmarine muß aufgegeben werden, wenn man darunter versteht, daß sie von der Bundesversammlung geschaffen und dirigirt werden soll. Die klägliche Behandlung der schleswig-holsteinischen Frage von seiten des Bundes hat gezeigt, was wir in nationaler Beziehung von dieser Körperschaft in ihrer jetzigen Gestalt zu erwarten haben. Dagegen müssen sich die deutschen Küstenstaaten zu einer Marine verbünden, um dieser eine Ausdehnung geben zu können, wie sie zum effectiven Schutz unserer maritimen Interessen erforderlich ist. Preußen allein ist ebenso wenig im Stande eine solche Flotte herzustellen und zu unterhalten, wie einer der übrigen Küstenstaaten, während es ihrer vereinten Anstrengung sehr wohl möglich ist. Dabei liegt es aber auf der Hand, daß einer solchen Marine nicht etwa unsere Bundesmilitär-Verfassung als Muster vorschweben kann. Die Leitung der norddeutschen Flotte muß demjenigen Staate anvertraut werden, dessen Aufgabe es ist bei dem Andringen eines Feindes auch zu Lande die militärische Führung zu übernehmen, um seine kleinen Nachbarn vor dem Untergange zu bewahren, und dieser Staat ist Preußen.

Eine Marine muß vor Allem nach einem einheitlichen Systeme geschaffen, unterhalten, verwaltet und entwickelt werden, wenn sie Nutzen gewähren und wirksam sein soll. Es kann daher den einzelnen Küstenländern nicht gestattet sein, nach Art der Bundesverfassung ihre eigenen Contingente an Schiffen irgendwo in Garnison zu halten und sie nur für den Krieg unter den Befehl eines Bundesadmirals zu stellen, der in den nächsten 30 Jahren doch immer nur ein Preuße sein könnte.

Eine Marine muß einen großen Kriegshafen als Mittelpunkt haben, und in ihrer ganzen Ausdehnung unter einer fachlichen Behörde stehen, damit diese jeden Augenblick ihrer Effectivität sicher ist. Die Verhältnisse einer Flotte sind so verschieden von denen einer Armee,

daß es gar keinen gemeinsamen Maßstab für dieselben giebt. Die Abtheilungen, welche sich in See befinden, sind immer mobil, immer kriegsbereit; sie können daher auch nur unter einem Commando stehen, nicht aber unter der Direction von acht verschiedenen Staaten. Das natürlichste ist also, daß das Commando demjenigen Staate übertragen wird, der nicht nur seiner Macht und Größe nach die meiste Berechtigung dazu hat, sondern der auch bereits eine Marine besitzt. Um daher die unentbehrliche Einheit der Flotte zu erzielen, welche allein deren Wirksamkeit garantirt, ist es erforderlich, daß sich die norddeutsche Marine aus der preußischen entwickelt, d. h. daß diese einfach in der vorgeschlagenen Weise vergrößert wird, und den maritimen Schutz sämmtlicher deutschen Küstenstaaten übernimmt. Als Gegenleistung stellen diese zur gemeinsamen Marine ein Contingent an Seeleuten zur Bemannung der Schiffe, und tragen sonst nur im Verhältniß ihrer Größe zur Herstellung und Unterhaltung durch Geld bei. Selbstverständlich müssen sie das Recht haben, jährlich die Aufnahme einer bestimmten Zahl ihrer Staatsangehörigen als Seecadetten zu verlangen. Dies scheint uns für Norddeutschland der einfachste und richtigste Weg zu sein, um bald zu einer tüchtigen Marine zu gelangen.

Wir wollen hoffen, daß unsere Darstellung dazu beitragen möge, dem deutschen Volke eine richtige Anschauung unserer maritimen Verhältnisse zu geben. Wir sind bestrebt gewesen, dieselben zu zeichnen, wie sie wirklich sind. Vermögen diese Zeilen, der von uns vertretenen guten Sache und damit dem Vaterlande einen Dienst zu leisten, so ist ihr Zweck erfüllt.

Berichtigung.

Seite 9, Zeile 4 von unten lies 36-Pfünder statt 30-Pfünder.